2004

ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION

ANNUAL REPORT

Ontario Northland

TABLE OF CONTENTS

COMPANY OVERVIEW 2
MESSAGE FROM THE CHAIR 3
CORPORATE SERVICES 4
MOTOR COACH SERVICES 6
O.N. RAIL 7
ONTERA 10
COMMISSION MEMBERS AND PRINCIPAL OFFICERS 12

Financial Statements

FINANCIAL OVERVIEW 13
MANAGEMENT'S RESPONSIBILITY 14
AUDITOR'S REPORT 15
CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS 16
SUMMARY OF SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES 23

COMPANY OVERVIEW

The Ontario Northland Transportation Commission (Ontario Northland), an operational enterprise of the Province of Ontario, was established in 1902 and is a recognized leader in promoting sustainable economic growth by establishing and operating transportation and telecommunication links throughout Northern Ontario.

Headquartered in North Bay and operating primarily in Northeastern Ontario, Ontario Northland's non-commercial or provincially-mandated services include:

- the Little Bear (freight and passenger train service between Cochrane and Moosonee);
- the Moosonee barge (offering freight transportation between Moosonee and the island of Moose Factory);
- the Northlander (passenger train service between Cochrane and Toronto); and
- the Polar Bear Express (summer excursion train between Cochrane and Moosonee).

Commercial services include:

- Corporate realty;
- O.N. Rail freight services;
- Ontera telecommunications services; and
- Scheduled and charter motor coach services.

555 Oak Street East • North Bay • Ontario • P1B 8L3
1.705.472.4500 or/ou 1.800.363.7512 • TTY/ATS 1.866.472.3865 • info@ontc.on.ca • www.OntarioNorthland.ca

Message from the Chair

2004 will be remembered as a year of resurgence and great change at Ontario Northland. Early in the year, the government of Ontario reaffirmed its commitment to Ontario Northland and our mandate of providing transportation and communication solutions to service the residents of Northern Ontario.

This renewed support from the government was very welcome and led to a significant restructuring within the Company, as we worked to improve the services we offer, while at the same time realizing efficiencies. The entire Company shifted from cost-saving to growth, as we worked to improve and expand our operations and service the needs of existing and new clients.

From a financial perspective, Ontario Northland was challenged in 2004 and lost $61.9 million, $47.6 million of which can be attributed to an accounting expense related to the ERP, versus $7.0 million in the previous year. The Company recorded increases in both operating revenues and expenses, while non-operating expenses remained relatively constant, save for the noted accounting expense.

One of the most significant highlights for Ontario Northland was the acquisition of an $81 million contract to refurbish up to 121 GO Transit commuter cars over a six-year period. This is the single largest contract ever awarded to Ontario Northland and is a key element to the Company's revitalization and growth.

During the same period, 200 employees took advantage of an early retirement plan (ERP) offer, which lead to a company-wide reorganization to improve efficiencies. A significant hiring process was undertaken to fill positions left vacant as a result of the ERP and to hire individuals to work on the newly acquired GO Transit contract.

As we look forward to 2005 and beyond, we are anxious to continue down the track to revitalization and growth and towards fulfilling our role, not only as a provider of transportation and telecommunications services but, as an economic driver in the North.

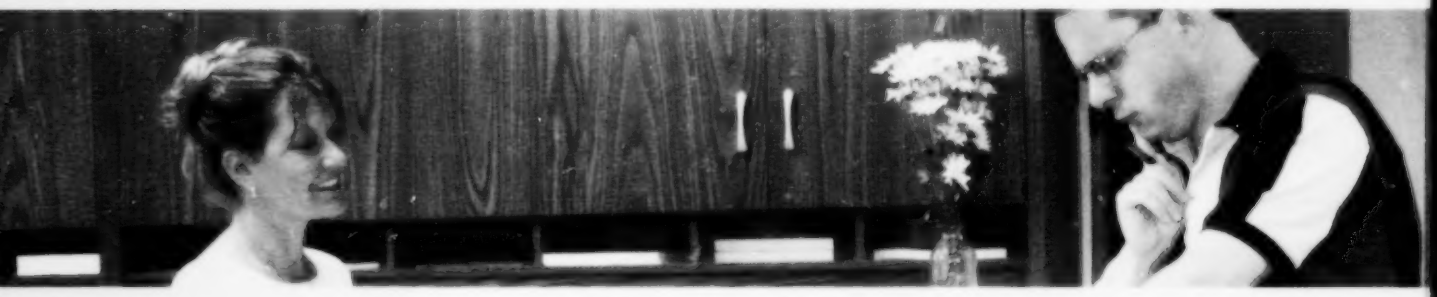
Sincerely,

Ted Hargreaves
Chair

Corporate Services

Ontario Northland's Corporate Services division provides a range of services to the entire Commission and, in some cases, to the general public. Corporate Services provides centrally administered resources in the areas of Corporate Realty, Finance, Human Resources (HR), Information Technology (IT), Legal, Planning and Development, Property Management, Public Relations (PR), Purchasing, and Security.

Corporate Services also spearheaded a capital asset management and capital structure review, in conjunction with the Ministry of Northern Development and Mines, the Ontario Financing Authority and the Ministry of Finance, which is scheduled to be completed in 2005. The goal of this review is to address Ontario Northland's long-term capital and cash requirements, and place Ontario Northland on a level playing field with its competitors.



Corporate Services is committed to providing cost effective, dependable and high quality services.

Highlights

In 2004, the Corporate Services division underwent a complete reorganization, in response to the Company's early retirement plan (ERP), which resulted in more than 200 retirements company-wide. This reorganization included:

- Workforce reductions of over 20%;
- The movement of the Security, Freight Revenue Accounting and Stores departments to the O.N. Rail division; and
- The reorganization of the remaining Corporate Services departments, including a reassessment of duties and appropriate retraining.

The HR department guided the organization through a significant hiring process in order to fill positions left vacant as a result of the ERP. Simultaneously, they guided the hiring of new employees to staff the GO Transit refurbishment program, which will see O.N. Rail completely refurbish up to 121 GO Transit passenger cars over the next several years.

The IT and Finance departments continued to work in cooperation with O.N. Rail to develop an automated rating, ticketing and interline settlement software system (ARTISSS), which strives to automate systems related to passenger ticket and bus parcel express sales.

As well, in support of the GO Transit refurbishment program, the IT department began developing a computer application that will provide a means to link the refurbishment structure from the basic car type to the materials, human resources and completion time required throughout the course of each car's refurbishment. Phase I of the application, which encompasses integrating the refurbishment structure by task, procedure, diagram and bill of material, was completed and Phase II, which encompasses task scheduling, is currently underway.

An upgrade of Ontario Northland's core financial software was implemented company-wide; this software provides the bulk of general ledger, payroll, personnel, capital asset, accounts payable and accounts receivable accounting on current technology computer platforms.

Challenges

The reorganization, workforce reductions and new employees which resulted from ERP presented signifcant challenges to the Corporate Services divison, as all departments strived to not only provide ongoing support and a seamless transition to their customers, but also to identify increased efficiences.

The entire organization was challenged to transition from cost cutting to growth as a result of the GO Transit refurbishment program and other revenue generating activities.

As the ERP affected all divisions and departments at Ontario Northland, the Corporate Services division was further challenged to support operating divisions in the completion of their strategic directions, including financing, human resources planning, systems support and results reporting. A renewed focus on health and safety awareness has targeted a reduction in losses to employees, equipment and processes.

Safety Initiatives

In 2004, the corporate safety program was audited; it was noted that the program has a high participation rate however, there remains a need for increased focus on employee training.

In conjunction with workplace health and safety committees, programs to promote areas of strength, as well as to address areas of concern, were developed.

Under the return to work program, approximately 70 per cent of all injured workers were successfully reintegrated into the work environment.

Planning for the launch of the level 1 safety training program in 2005 was successfully completed.

A study of the occurrence of leukemia amongst equipment maintenance personnel and retirees was undertaken, in conjunction with Occupational Health Centre for Ontario Workers (OHCOW) and the Canadian Auto Workers Union (CAW). Results indicated that there is currently no cause for concern and that established preventative measures have been successful and should be continued.

Operational and Performance Targets

Collectively, the cost centres that make up Corporate Services were under budget by 8.2 per cent or $967,000 before accounting for pension, non-pension post retirement and Workplace Safety & Insurance Board (WSIB) expenses. Lost days due to injury were reduced by 18 per cent over the previous year and lost time injuries were reduced by 44 per cent as compared to 2000 and 56 per cent as compared to 1994.

Motor Coach Services

Ontario Northland's Motor Coach Services (MCS) division operates a fleet of 23 highway motor coaches, nine of which are wheelchair accessible. The division operates scheduled motor coach service between Hearst and Toronto, along the Highway 11 corridor which passes through Cochrane and North Bay, and along the Highway 69 corridor, which passes through Timmins and Sudbury.

- Motor Coach Services continued to demonstrate its commitment to the prosperity of the region by supporting various community initiatives, including a "stuff the bus with food" event in support of the North Bay Food Bank, Operation Go Home, and working with local fire department agencies on emergency preparedness initiatives.

MCS also offers charter and tour services for groups traveling throughout Canada and the continental United States, along with Bus Parcel Express (BPX) services. BPX is a shipping service which offers station-to-station delivery of envelopes and parcels, often on the same day. The transportation of these parcels is handled through scheduled motor coach service routes, with connections across the continent offered through partnerships with other carriers.

Highlights

- The motor coach replacement program continued in 2004 with the lease of three 55-seat wheelchair accessible coaches. These new coaches reinforce our commitment to provide barrier free transportation by increasing our complement of wheelchair accessible coaches to nine.
- The plans for the new motor coach maintenance and administration facility have been completed and construction is slated to begin in 2005.
- Final testing of the new point-of-sale (POS) system is underway, with full implementation planned for the fall of 2006. The POS system will facilitate the sale of passenger tickets and bus parcel express services, while providing fully-integrated accounting, measurement and tracking support.

Challenges

- Despite the ongoing motor coach replacement program, managing the maintenance requirements of an ageing motor coach fleet is a constant challenge. A refurbishment program was initiated this year in order to upgrade some of our older coaches.
- The current maintenance facility is long past its useful life and the new facility will allow for several efficiency gains in the maintenance department.

Safety Initiatives

- Highlights included the continued development of standards for the safety management system and a reduction in lost days due to injuries by 28 per cent over 2003.
- The fitness program continues to encourage employees of the Motor Coach Services division to improve their fitness levels through memberships at local fitness clubs.

Operating and Performance Targets

Passenger counts for Motor Coach Services scheduled services increased by five per cent to 268,678 passengers, from 254,646 passengers in 2003, while charter revenue increased by 27 per cent to $986,516 from $775,539 in 2003. BPX revenue decreased slightly to $1,111,678 from $1,156,535, a decrease of three per cent.

O.N. Rail

Ontario Northland's rail division, O.N. Rail, offers both passenger and freight services along a 700-mile rail system, which spans from Moosonee to North Bay, and from Calstock to Rouyn-Noranda, Québec. Our rail system connects with several other rail companies (CN, CP) at various locations, allowing us to provide seamless transportation solutions in cooperation with our industry partners. O.N. Rail also operates contract shops.

with the construction of a new $1.5 million, 10,000 ft² building. The facility was built to accommodate refurbishment work on rail passenger coaches, including the removal and replacement of upholstery and flooring, and work on air conditioning, plumbing and electrical systems. Work on passenger coaches was previously done in North Bay and was reassigned to Cochrane in order to accommodate the GO Transit refurbishment project.

O.N. RAIL FREIGHT SERVICES

The Rail Freight Services department transports a wide range of commodities, including forestry, mineral, chemical and petroleum products, to and from Northeastern Ontario and Northwestern Québec. It also operates contract shops in North Bay and Cochrane, which perform a variety of maintenance and overhaul services on O.N. Rail equipment, as well as for external customers.

Highlights

O.N. Rail was awarded an $81 million dollar contract to refurbish up to 121 GO Transit commuter cars over a six-year period. This represents the single largest contract ever awarded to Ontario Northland and a cornerstone in the Company's revitalization and growth process.

A new painting facility was constructed at the North Bay shop complex to accommodate the increase in business resulting from the GO Transit contract. The new $3 million painting facility is a two bay, state-of-the art building that can accommodate any size of rail car currently in operation in North America.

The Cochrane shop complex also expanded in 2004

A trial haulage arrangement with CN was initiated to expedite the transportation of freight traffic in Northeastern Ontario and Northwestern Québec. This trial arrangement has proven successful and it is anticipated that an expanded formal agreement will be signed in early 2005. The benefits of this arrangement include increased revenue and improved frequency of service to existing Ontario Northland customers.

Negotiations were completed to gain efficiencies in the Transportation department through crew reductions on freight, yard and passenger services.

A new customer service centre was established in Englehart to provide "one stop shopping" for freight customers. This new centralized service centre allows customers to order cars, bill, release and trace shipments, and deal with a variety of service requirements.

Challenges

The retirement of many experienced O.N. Rail employees, through the ERP, has presented challenges for the division; however, new recruiting methods are being utilized to both attract and screen applicants. As well, training programs have been implemented to teach some of the unique skills required in railroad operations to both

new employees and those in new positions, as the Company faces the reality of a nation-wide skills shortage.

The division continues to work towards improved profitability and is actively pursuing alternate sources of revenue, through haulage agreements and shop contracts, as well as reduced expenses through improvements in labour productivity.

The rising cost of diesel fuel has also presented a challenge to the division and the Freight Services department has implemented a fuel surcharge in order to recover costs from our clients.

As well, the ability to finance necessary capital programs in a timely fashion continues to hamper the ability of Freight Services to provide modern and efficient infrastructure for the Company's rail operations.

Safety Initiatives

O.N. Rail continued to focus on previously successful efforts to reduce lost time injuries through education, peer support and incentive programs. As well, the division pursued an aggressive early return to work program, which has resulted in a reduction in lost time when injuries do occur.

Operational and Performance Targets

Revenue from O.N. Rail's Freight Services exceeded budget projections by approximately $1.9 million in 2004, largely due to revenue from the haulage agreement with CN and the GO Transit project. Expenses were nearly $6 million over budget, as a result of additional haulage costs, start-up costs associated with the GO Transit project, fuel costs which were $16 million higher than projected, and increased vacation and training costs resulting from the ERP.

O.N. Rail's Freight Services department continues to meet or exceed on-time performance criteria.

Fuel efficiency has improved with the full implementation of "Smart Start" technology and as more trains are operated closer to their locomotive haulage capacity.

RAIL PASSENGER SERVICES

The Rail Passenger Services department operates passenger trains between Moosonee and Toronto.

The Northlander passenger train connects Northern and Southern Ontario with daily (except Saturdays) service between Cochrane and Toronto along the Highway 11 corridor (CN rail lines are utilized between North Bay and Toronto). Shuttle service to connect to the Northlander is offered to and from Hearst, Iroquois Falls and Timmins.

The Company's Little Bear train connects residents of the coastal communities of Moosonee and Moose Factory to Cochrane, Ontario, offering year-round passenger and freight services to these communities, which are accessible by rail and air only. The Little Bear, which travels north on Mondays, Wednesdays and Fridays, and south on Tuesdays, Thursdays and Saturdays, is one of North America's last remaining "flag stop" train services.

In the summer months, Ontario Northland's popular tourist rail excursion, the Polar Bear Express, comes to life, offering tourists the opportunity to travel 300 km north from Cochrane to Moosonee and Moose Factory, where they can experience authentic Cree culture, re-live the history of the Hudson's Bay Company, and explore majestic James Bay aboard the Polar Princess boat cruise. The Polar Bear Express makes the return trip daily, except Mondays, during its summer season.

The three trains carried a combined 76,753 passengers in 2004.

Highlights

The summer of 2004 marked the 40th anniversary of the Polar Bear Express, which continues to be one of Northern Ontario's premier tourism attractions and is an essential component driving the summer economies of Cochrane, Moosonee and Moose Factory. The polar bear has long been the symbol for Cochrane and the recent addition of the town's new Polar Bear Habitat, which opened mid-summer, should complement our renowned attraction.

Ontario Northland purchased BC Rail's Pacific Starlight Dinner Train, consisting of ten cars, for $800,000. These cars have an incredible history, having seen service on famed trains such as the California Zephyr, the Super Chief and the Olympian Hiawatha. The train includes three dome cars, two of which were used on the Polar Bear Express this summer and which naturally proved to be the coaches of choice for our delighted passengers.

Another enhancement to our Polar Bear Express service was the introduction of a seat reservation system, which was well received. The system is currently being upgraded and will be introduced on the Little Bear train in 2005.

Bracebridge was re-introduced as a regular stop on the Northlander route. In a remarkable community effort, enthusiastic volunteers constructed a state-of-the-art shelter to validate their commitment to the future of passenger rail service in the town.

As part of a company-wide reorganization, Express Freight Services joined the Passenger Rail Services division in 2004.

We are committed to the Polar Bear Express, as it is a key tourist attraction and economic driver in the region, as well as one of our flagship products. It is, however, challenging and expensive to market this rail excursion and we have experienced declining ridership since 1991.

Safety

Ontario Northland is in the third year of a five-year project to refurbish its passenger fleet. This includes environmental initiatives such as waste retention systems and the replacement of truck components to ensure compliance with rigid safety standards.

Plans were developed to introduce a new baggage policy in early 2005 on the Little Bear train, to further improve on train safety and control.

Total lost time days due to employee injuries were reduced to 200 days, from 778 days last year.

Operational and Performance Targets

Polar Bear Express ridership decreased by 10.7 per cent, from 12,868 in 2003 to 11,489 in 2004. Ridership on both the Northlander and the Little Bear decreased marginally in 2004, by 2.5 per cent (from 35,799 to 34,890) and by 2.6 per cent (from 31,189 to 30,374), respectively.

The Station Inn, located in Cochrane, recorded a peak occupancy rate of 94.25 per cent in August, and an annual occupancy rate of 41.58 per cent, an increase of 1.38 per cent over 2003.

Challenges

As we work to enhance the levels of customer service that we offer to our customers by introducing new systems and policies, we also face the challenges associated with their introduction and implementation.

Ontera

(FORMERLY O.N.TELCOM)

Ontera offers residents of Northern Ontario a full range of telecommunication solutions, including high-speed Internet, cellular and mobile data, long distance and advanced network services, for both personal and business clients.

Ontera, which began 2004 as O.N.Telcom before undergoing a complete rebranding process mid-year, is committed to Building the New North. Ontera offers clients local, Northern-based solutions and personalized service.

Ontera is the sole provider of local telephone services in Moosonee, Moose Factory, Temagami, and Marten River, and is one of two providers for Iroquois Falls. In addition, Ontera is the sole provider of cellular services in Moosonee and Moose Factory.

The division has recently focused its marketing efforts on the four main hubs of Northeastern Ontario: North Bay, Sault Ste. Marie, Sudbury and Timmins.

Ontera provides telecommunications services to more than 37,000 customers across the North.

Highlights

2004 marked a year of great change for Ontario Northland's telecommunications service provider. The division started the year as O.N.Telcom and evolved into Ontera mid-year, through a complete rebranding process, complemented by the launch of a marketing campaign.

As well, the division signed a strategic alliance agreement with TELUS, which came into effect on March 15, 2004. The agreement ties Ontera to the second largest telecommunications provider in Canada, providing us with the national scale and resources to help us to strengthen our business.

An operational framework to support Ontera's objectives, as outlined in the 2004-2008 business plan, was developed. It includes implementing: a consolidated network management and monitoring system with TELUS, including automated work orders and trouble ticketing systems; a converged billing system to incorporate customer relationship management and four legacy billing systems into one comprehensive application; and organizational structure to support operations that are customer-focused.

Challenges

The telecommunications industry has become extremely competitive and Ontera faces the challenge of continued erosion of customers in traditional markets as competitors gain experience and momentum.

As we work to integrate new systems and processes to better serve our customers, we necessarily face the challenges associated with their introduction and implementation. As well, Ontera is currently challenged to stabilize and rebuild core network infrastructure.

In 2004, Ontera faced a loss of knowledge and expertise as a significant number of employees chose to participate in the ERP. We now face the challenge of attracting and retaining a skilled sales force, which is essential to support our corporate objectives and marketing initiatives.

Safety Initiatives

Ontera experienced one lost-time incident in 2004, following two consecutive years of no lost time performance.

We participated in a company-wide safety audit and took action to close any identified gaps. This included adding a safe work practices module to the orientation package for new operations employees.

Financial and Operational Performance

Ontera's revenues fell short of target by $1.1 million due primarily to less than anticipated growth in new markets and to lost market share in Internet services as customers migrated to dedicated or high speed services in markets where Ontera offered dial-up access. As well, sales of customer premise equipment and solutions were significantly less than anticipated as the resources required to sell and support customer solutions were focused on internal change management.

Expenses were $3.2 million less than contemplated as the timing of additional expenses to support marketing initiatives were delayed and cost of goods sold aligned with customer sales did not materialize.

Net loss for the year was $7.1 million, $1.2 million less than the anticipated loss of $8.3 million.

An incentive plan for Ontera's sales force was implemented in the 3rd quarter of 2004 and resulted in approximately $1.0 million in new contract revenue.

During a recent conversion to a new network platform, few service interruptions were experienced. This was a result of proactive measures to ensure reliability of service during such transitions.

Employee pulsecheck surveys, designed to gain feedback on and drive employee satisfaction, were introduced in 2004, with surveys conducted in June (baseline) and in November. The surveys noted significant improvements in many areas over the five-month period, including increased understanding of employees roles and values in supporting the Company's business direction and increased confidence in senior leadership. Ontera continues to work to engage our employees in order to develop a high performance culture.

Commission Members And Principal Officers

Commission Members

Chair

Ted Hargreaves – North Bay
(April 21, 2004 – April 20, 2007)

Commissioners

Mathilde Bazinet - North Bay
(July 5, 2004 – July 4, 2007)

Daniel Belisle – Cochrane
(July 5, 2004 – July 4, 2007)

René Fontaine – Hearst
(August 25, 2004 – August 24, 2007)

Carson Fougère – North Bay
(July 5, 2004 – July 4, 2007)

Margaret Hague – Spring Bay
(July 5, 2004 – July 4, 2007)

Randy Kapashesit – Moose Factory
(November 3, 2004 – November 2, 2007)

David Plourde – Kapuskasing
(July 5, 2004 – July 4, 2007)

Donavon Porter – Haileybury
(August 11, 2004 – August 10, 2007)

Lad Shaba - Chaput Hughes
(July 5, 2004 – July 4, 2007)

Principal Officers

Steve Carmichael
President and Chief Executive Officer
(Appointed December 3, 2004)
Acting President
(May 25, 2004 – December 2, 2004)
Vice President – Rail

Marc Rancourt
President and General Manager - Ontera
(Appointed July 5, 2004)

Kevin Donnelly
Vice President – Finance and Administration

Russ Thompson
Counsel

Roy Hains
Executive Vice President –
Service Improvement and Operations
(to May 2004)

Cindy Boston
Vice President – Corporate Strategy –
Development and Service Improvement
(to October 20, 2004)

Rick Cushing
Vice President – Ontera (formerly O.N.Telcom)
(March 31, 2004 – July 4, 2004)
Acting Vice President – Ontera (formerly O.N.Telcom)
(March 31, 2003 – March 30, 2004)

Financial Overview

The Ontario Northland Transportation Commission lost $61.9 million in 2004 compared to a loss of $7.0 million in the previous year. A large component of the loss is the "special termination benefit" accounting expense of $47.6 million associated with the early retirement plan implemented in 2004. In total, operating revenues increased very slightly year-over-year, with the decline in telecommunications offset by increases in rail services and motor coach. Increases in operating expenses were approximately $5.0 million mainly attributable to higher fuel costs during the year, as well as expenses associated with various revenue enhancing initiatives. The majority of the increases affected rail services and were partially offset by declines in telecommunications and administration.

From a non-operating perspective, expenses remained relatively constant, with the exception of the impact of the early retirement plan expenses noted above. Gain on sale of capital assets were minimal. One time adjustments to reflect the adoption of a vacation pay accrual along with the yearly impact of this policy and the write-down of a capital asset were also reflected in 2004 results.

On the balance sheet, total assets declined primarily as a result of the accounting expense associated with the early retirement plan previously mentioned. Current assets rose slightly from the previous year driven primarily by inventory increases associated with contract work taken on by the Commission. Capital assets also rose slightly on a year-over-year basis. From a liabilities and equity point of view, virtually all categories exhibited increases from the prior year with the exception of equity, which declined as a result of the loss in the current year. The increases were associated with increased activity from operational and capital spending perspectives.

Kevin Donnelly
Vice President - Finance and Administration

Management's Responsibility

The Ontario Northland Transportation Commission's management is responsible for the integrity and fair presentation of the consolidated financial statements and other information included in the annual report. The consolidated financial statements have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. The preparation of financial statements necessarily involves the use of management's judgment and best estimates, particularly when transactions affecting the current accounting period cannot be determined with certainty until future periods. All financial information in the annual report is consistent with the consolidated financial statements.

The Commission maintains systems of internal accounting controls designed to provide reasonable assurance that the financial information is accurate and reliable and that company assets and liabilities are adequately accounted for and assets safeguarded.

The consolidated financial statements have been reviewed by the Commission's Audit and Finance Committee and have been approved by its Governing Board of commissioners. In addition, the consolidated financial statements have been audited by the Ontario Provincial Auditor, whose report follows.

Ted Hargreaves
Chair

Steve Carmichael
President and Chief Executive Officer

North Bay, Ontario
March 24, 2005

Auditor's Report

To the Ontario Northland Transportation Commission and to the Minister of Northern Development and Mines.

I have audited the consolidated balance sheet of the Ontario Northland Transportation Commission as at December 31, 2004 and the consolidated statements of investment by Province of Ontario, operations and retained earnings and cash flows for the year then ended. These consolidated financial statements are the responsibility of the Commission's management. My responsibility is to express an opinion on these consolidated financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the consolidated financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the consolidated financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall consolidated financial statement presentation.

In my opinion, these consolidated financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Commission as at December 31, 2004 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles.

J. R. McCarter, CA
Auditor General
Office of the Provincial Auditor of Ontario
Toronto, Ontario
March 24, 2005

Ontario Northland Transportation Commission
Consolidated Balance Sheet
(dollars in thousands)

December 31	2004	2003
Assets		
Current		
Cash and cash equivalents	$ 1,010	$ 1,563
Accounts receivable (Net of allowance - $1,401; 2003 - $1,281)	19,776	21,102
Inventory	12,487	10,629
Prepaid expenses	1,000	277
	34,273	33,571
Development costs (Note 1)	575	-
Self-Insurance Fund (Note 2)		
- Market value $6,174; (2003 - $5,887)	6,085	5,793
Investment in property, plant and equipment (Schedule 1)	258,680	256,417
Accrued pension benefit asset (Note 4)	80,076	128,618
	$ 379,689	$ 424,399
Liabilities and Province of Ontario Equity		
Current		
Operating line of credit (Note 3)	$ 27,000	$ 23,000
Accounts payable and accrued liabilities (Note 11)	29,663	26,379
Current portion of long-term debt (Note 5a)	2,608	2,276
Current portion of deferred revenue	1,235	788
	60,506	52,443
Deferred revenue (Note 6)	2,893	-
Provision for Self-Insurance (Note 2)	6,085	5,793
Long-term debt (Note 5a)	27,243	26,223
Accrued Non-Pension Benefit Obligation (Note 4)	55,261	54,150
	151,988	138,609
Contingencies/Commitments (Note 12)		
Province of Ontario Equity		
Investment by the Province of Ontario	73,396	69,603
Retained earnings	154,305	216,187
	227,701	285,790
	$ 379,689	$ 424,399

Approved on behalf of the Commission:

_____ Chair

_____ President and CEO

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these financial statements.

Ontario Northland Transportation Commission
Consolidated Statement of Investment by the Province of Ontario
(dollars in thousands)

For the year ended December 31	2004	2003
Balance, beginning of year		
Net investment in property, plant and equipment	**$ 20,654**	$ 17,794
Net investment other than share capital (Note 5b)	**48,949**	48,949
	69,603	66,743
Net changes during the year		
Contributions from Province of Ontario	**7,245**	4,221
Retirements	**(2,600)**	(665)
Amortization	**(852)**	(696)
	3,793	2,860
Balance, end of year		
Net investment in property, plant and equipment	**24,447**	20,654
Net investment other than share capital (Note 5b)	**48,949**	48,949
	$ 73,396	$ 69,603

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these financial statements.

Ontario Northland Transportation Commission
Consolidated Statement of Operations and Retained Earnings
(dollars in thousands)

For the year ended December 31	2004	2003
Revenues (Schedule 2)	**$ 129,996**	$ 129,181
Expenses (Schedule 2)	**128,671**	123,644
	1,325	5,537
Other revenues and expenses		
Amortization (Schedule 2)	**13,929**	14,659
Interest expense (Schedule 2)	**2,188**	2,303
Investment and other income	**(1)**	(21)
Gain on sale of property, plant and equipment (Schedule 2)	**(64)**	(372)
Impairment of property, plant and equipment (Note 10)	**487**	-
Early retirement plan expense (Note 4a)	**47,601**	-
Vacation pay (Note 11)	**(933)**	-
Service improvement plan costs (Note 18)	**-**	878
Recovery of service improvement plan costs (Note 18)	**-**	(4,900)
Net expenses	**63,207**	12,547
Net loss for the year	**(61,882)**	(7,010)
Retained earnings, beginning of year		
As previously stated	**220,464**	227,474
Prior years' adjustment (Note 11)	**(4,277)**	(4,277)
As restated	**216,187**	223,197
Retained earnings, end of year	**$ 154,305**	$ 216,187

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these financial statements.

Ontario Northland Transportation Commission
Consolidated Statement of Cash Flows
(dollars in thousands)

For the year ended December 31	2004	2003
Cash provided by (used in)		
Operating activities		
Loss	**$ (61,882)**	$ (7,010)
Items not affecting cash		
Amortization (Schedule 2)	**13,929**	14,659
Gain on disposal of property, plant and equipment	**(64)**	(372)
Impairment of property, plant and equipment (Note 10)	**487**	-
Early retirement plan expense (Note 4a)	**47,601**	-
Pension/non-pension expense	**3,731**	5,056
	3,802	12,333
Changes in non-cash working capital balances		
Accounts receivable	**1,326**	(912)
Inventory	**(1,858)**	39
Prepaid expenses	**(723)**	80
Accounts payable and accrued liabilities	**3,284**	(1,435)
Deferred revenue	**447**	503
	6,278	10,608
Investing activities		
Investment in property, plant and equipment	**(20,222)**	(16,140)
Proceeds from sale of property, plant and equipment	**155**	1,037
Development costs	**(575)**	-
Decrease in other assets	**(141)**	(148)
	(20,783)	(15,251)
Financing activities		
Long-term debt (Note 5a)	**1,352**	(2,202)
Contributions from the Province of Ontario	**7,245**	4,221
Operating line of credit	**4,000**	6,000
Deferred revenue	**2,893**	-
Other liabilities	**(1,538)**	(1,565)
	13,952	6,454
Change in cash and cash equivalents during the year	**(553)**	1,811
Cash and cash equivalents, beginning of year	**1,563**	(248)
Cash and cash equivalents, end of year	**$ 1,010**	$ 1,563
Supplemental disclosure of cash flow information:		
Interest paid during the year and included in net loss	**$ 2,188**	$ 2,303

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these financial statements.

Ontario Northland Transportation Commission
Consolidated Schedule of Investment in Property, Plant and Equipment
Schedule 1

(dollars in thousands)

For the year ended December 31	Cost	Accumulated Amortization	**2004 Net Book Value**	2003 Net Book Value
Rail Services				
Roadway	$ 226,394	$ 85,309	**$ 141,085**	$ 136,308
Buildings	42,008	14,587	**27,421**	22,896
Equipment	74,408	40,283	**34,125**	38,316
Under construction	1,246	-	**1,246**	1,098
Telecommunications				
Equipment	133,712	89,923	**43,789**	45,433
Buildings	5,750	3,607	**2,143**	2,041
Under construction	300	-	**300**	806
Motor Coach Services				
Coaches	10,191	4,316	**5,875**	6,382
Buildings	156	46	**110**	110
Under construction	134	-	**134**	28
Marine Services (Moosonee)				
Vessels	385	314	**71**	81
Development				
Land and buildings	2,851	1,120	**1,731**	2,268
Land held for resale	650	-	**650**	650
	$ 498,185	$ 239,505	**$ 258,680**	$ 256,417

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these financial statements.

Ontario Northland Transportation Commission
Consolidated Schedule of Operating Revenues and Expenses
Schedule 2
(dollars in thousands)

For the year ended December 31	2004	2003
Rail Services		
Sales revenue (Notes 9 and 15)	$ 64,848	$ 60,827
Government reimbursement (Note 7)	19,761	20,428
Operating revenue	84,609	81,255
Operating expense	76,758	70,559
Operating income	7,851	10,696
Amortization	7,699	7,236
Gain on sale of property, plant and equipment	(107)	(171)
Interest expense	1,533	1,654
Income (loss) from operations	(1,274)	1,977
Telecommunications		
Sales revenue (Note 8)	33,740	36,945
Operating expense	35,612	36,536
Operating income (loss)	(1,872)	409
Amortization	5,152	6,290
Loss on sale of property, plant and equipment	43	76
Loss from operations	(7,067)	(5,957)
Motor Coach Services		
Sales revenue	10,884	10,212
Operating expense	9,642	9,268
Operating income	1,242	944
Amortization	641	559
Loss on sale of property, plant and equipment	2	21
Income from operations	599	364
Marine Services (Moosonee)		
Sales revenue	142	129
Government reimbursement (Note 7)	124	73
Operating revenue	266	202
Operating expense	215	342
Operating income (loss)	51	(140)

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these financial statements.

Ontario Northland Transportation Commission
Consolidated Schedule of Operating Revenues and Expenses
Schedule 2 (continued)
(dollars in thousands)

For the year ended December 31	2004	2003
Rental Properties		
Sales revenue	**497**	567
Operating expense	**285**	332
Operating income	**212**	235
Amortization	**49**	37
Gain on sale of property, plant and equipment	**(2)**	(298)
Income from operations	**165**	496
Administration		
Operating revenue	**-**	-
Operating expense	**6,159**	6,607
Operating loss	**(6,159)**	(6,607)
Amortization	**388**	537
Interest expense	**655**	649
Loss from operations	**(7,202)**	(7,793)
Total Operations		
Sales revenue	**110,111**	108,680
Government reimbursement (Note 7)	**19,885**	20,501
Total revenues	**129,996**	129,181
Expenses	**128,671**	123,644
Operating income	**1,325**	5,537
Amortization	**13,929**	14,659
Interest expense	**2,188**	2,303
Gain on sale of property, plant and equipment	**(64)**	(372)
Loss from operations	**$ (14,728)**	$ (11,053)

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these financial statements.

Ontario Northland Transportation Commission
Summary of Significant Accounting Policies

December 31, 2004

Nature of Business

The Ontario Northland Transportation Commission, an Operational Enterprise of the Ontario government, delivers a variety of commercial and non-commercial services, including rail freight, passenger rail, bus and telecommunications primarily in the Northeastern portion of Northern Ontario.

Basis of Accounting

These consolidated financial statements are prepared by management in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. They include the accounts of the Commission and its wholly-owned subsidiaries, Ontario Northland International Consulting Services Inc, O.N.Tel, Star Transfer Limited, Air-Dale Limited and Nipissing Central Railway Company.

Inventory

With the exception of used rail, all materials and supplies are valued at average cost. Used rail is shown at unamortized book value determined at the time of retirement.

Self-Insurance Fund

The self-insurance fund assets are stated at acquisition cost.

Investment in Property, Plant and Equipment and Amortization

Property, plant and equipment are stated at acquisition cost. Amortization is calculated using the straight-line method over the estimated service lives of the assets.

The estimated service lives for principal categories of assets are as follows:

Roadway - main line and branches	20 to 50 years
Railway diesel locomotives	25 years
Railway cars	33 years
Buildings	50 years
Telecommunications equipment	15 years
Vehicles	3 years
Computer equipment	5 years
Coaches	12 years

The Province of Ontario reimburses the Commission for the cost of certain property, plant and equipment purchased for use in operations designated as non-commercial by the Province. The Commission records these assets at their original cost together with an offsetting credit to Net Investment in Property, Plant and Equipment (Province of Ontario). Annual amortization on these property, plant and equipment is recorded as a reduction of the Net Investment in Property, Plant and Equipment (see page 4).

Employee Future Benefits

Pension Plans

The Commission maintains a defined benefit pension plan for its employees. It provides for pensions based on years of service and average pensionable earnings and is generally applicable from the first day of the month following employment. The plan is not indexed, however, there have been a variety of ad hoc increases made to pensioners.

The obligations under the plan are determined using the accrued benefit method reflecting projected benefits for services rendered to date. Pension fund assets are valued using current market values. The Accrued Pension Benefit Asset or Obligation and expenses are determined annually by independent actuaries in accordance with accepted actuarial practice using

management's best estimates. The date of the last actuarial valuation for funding purposes was January 1, 2004. The date of the next actuarial valuation for funding purposes will be January 1, 2007.

Non-Pension Benefit Plans

The Commission offers non-pension post retirement benefits such as group life, health care and long-term disability to employees through defined benefit plans. The costs associated with these future benefits are actuarially determined using the projected benefits method prorated on service and best estimate assumptions. In addition, as a Schedule 2 employer under the Workplace Safety and Insurance Board (WSIB), the Commission recognizes workers compensation benefits on an accrual basis using actuarial calculations provided by the WSIB for benefits in force, benefits not yet awarded and administrative loading costs.

Both Pension and Non-Pension expenses consist of current service costs, interest and adjustments arising from plan amendments, changes in assumptions and experience gains or losses. Experience gains or losses are amortized on a straight-line basis over the expected average remaining service life of the employees covered by the plans. These expenses are recorded in the year in which employees render services to the Commission (See Note 4).

Revenue Recognition

Transportation revenues are generally recognized on completion of movements, with interline movements being treated as complete when the shipment is turned over to the connecting carrier. Contract revenues are recorded on a percentage of completion basis. Revenues from other sources including government reimbursement are recognized when earned. Telecommunications toll revenue adjustments are recognized when measurement can be reasonably estimated (see Note 8).

Income Taxes

As an Operational Enterprise of the Province of Ontario, the Commission is exempt from income taxes. This exemption extends to its wholly-owned subsidiaries, and accordingly no tax provision is recorded in these financial statements.

Foreign Currency Translation

Revenues and expenses arising from foreign currency transactions are translated to their Canadian equivalent at the rates of exchange in effect at the transaction date or the rate on forward exchange contracts. Resulting gains or losses on settlement or translation are included in the determination of net income for the current period.

Accounting Estimates

Preparation of the financial statements in conformity with Canadian generally accepted accounting principles requires management to make estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets and liabilities and the reported amounts of revenues and expenses during the reporting period. Actual results could differ from those estimated.

Cash and Cash Equivalents

Cash and cash equivalents include cash on hand, balances with banks and short-term deposits with original maturities of three months or less.

December 31, 2004

1. Development Costs

The Commission incurred start up costs of $575,000 in relation to a new multi-year contract entered into by the Commission. The development costs will be expensed on a straight line basis over the life of the contract. The amount of development costs expensed in the current year were $nil (2003 – $nil).

2. Self-Insurance Fund

The Commission follows the policy of self-insuring for damages from rolling stock derailments and for cargo damage. Annual contributions to the self-insurance fund consist of a $100,000 premium paid by the Commission in addition to investment income earned on fund assets. Fund assets include investments in federal and provincial government bonds and cash in the amount of $5,815,000 (2003 - $5,593,000), and $270,000 (2003 - $200,000) payable by Ontario Northland. Interest rates on the above mentioned bonds vary from 5.0% to 14.0% per annum. Maturity dates on these investments are staggered ranging from June 15, 2006 to June 2, 2009.

3. Operating Line of Credit

The Commission currently holds an operating line of credit with the Ontario Financing Authority (OFA) in the amount of $22,000,000, of which $22,000,000 was being utilized at the end of 2004 (2003 - $18,000,000). In addition, the Commission also has a revolving operating line of credit with the OFA in the amount of $5,000,000, of which $5,000,000 was being utilized at the end of 2004 (2003 - $5,000,000). Both of these operating lines bear interest at the Province of Ontario's cost of borrowing plus 25 basis points based on the date of each advance.

On March 31, 2005, subsequent to year end, $20,277,000 of the operating line of credit was reclassified to Investment by the Province of Ontario. The operating line of credit with the OFA was re-established at $8,000,000 and the revolving operating line of credit of $5,000,000 remained in place.

4. Employee Future Benefits

The Commission is the administrator of its contributory pension plan which covers all permanent staff. The pension fund assets primarily include marketable securities, real estate and corporate and government bonds, which are invested by professional investment managers.

The pension fund's target percentage allocation and average asset allocations as at December 31, 2004 and 2003, by asset category are as follows:

	Target	**2004**	2003
Equity securities – Domestic	20% - 36%	**33%**	34%
– Foreign	8% - 16%	**13%**	13%
Debt securities	40% - 60%	**51%**	50%
Real estate	0% - 15%	**2%**	2%
Short term and other	0% - 15%	**1%**	1%
Total		**100%**	100%

4. Employee Future Benefits (continued)

As part of a corporate restructuring plan, an early retirement offer was extended to approximately 220 employees of whom approximately 202 employees accepted the offer. This special termination benefit resulted in an expense in 2004 of $47,601,000.

a. Accrued Pension Benefit Asset

	2004	2003
Projected benefit obligations	**$ 440,571,000**	$ 365,788,000
Market value of plan assets	**455,911,000**	434,359,000
Surplus	**$ 15,340,000**	$ 68,571,000
Accrued benefit asset - beginning of year	**$ 128,618,000**	$ 131,530,000
Expense	**(1,082,000)**	(3,060,000)
Early Retirement Plan (ERP) expense	**(47,601,000)**	-
Funding contributions	**141,000**	148,000
Accrued benefit asset - end of year	**$ 80,076,000**	$ 128,618,000

b. Accrued Non-Pension Benefit Obligation

	2004	2003
Accrued benefit liability - beginning of year	**$ 54,150,000**	$ 53,720,000
Expense	**2,649,000**	1,996,000
Funding contributions	**(1,538,000)**	(1,566,000)
Accrued benefit liability - end of year	**$ 55,261,000**	$ 54,150,000

Included in the accrued non-pension benefit liability is worker's compensation benefits in the amount of $11,094,000 (2003 - $10,953,000). This amount has been determined from the most recent available actuarial calculations provided by the Workplace Safety and Insurance Board as at December 31, 2003. The valuation at December 31, 2004 is not expected to be ready until after the date of financial statement preparation. It is management's opinion that the balance at December 31, 2004 will not be significantly different.

c. Components of Net Periodic Pension Benefit Expense

	2004	2003
Current service cost less employee contributions	**$ 8,100,000**	$ 7,240,000
Interest cost on accrued benefit obligation	**22,821,000**	22,490,000
Expected return on plan assets	**(31,760,000)**	(29,771,000)
Amortization of initial obligation	**197,000**	197,000
Amortization of past service costs	**654,000**	653,000
Amortization of net actuarial gain	**1,070,000**	2,251,000
Termination benefit cost (ERP)	**47,601,000**	-
	$ 48,683,000	$ 3,060,000

4. Employee Future Benefits (continued)

d. Components of Net Periodic Non-Pension Benefit Expense

	2004	2003
Current service cost	**$ 508,000**	$ 811,000
Interest on accrued benefit obligation	**2,481,000**	1,185,000
Amortization of net acruarial gain	(340,000)	-
	$ 2,649,000	$ 1,996,000

e. Weighted Average Assumptions

Discount rate - pension	**5.75**	6.25
Discount rate - non pension	**5.75**	6.50
Expected long-term rate of return on plan assets	**7.50**	7.50
Rate of compensation increase	**4.00**	4.00
Medical cost increases	**4.5% to 10.0%**	4.5% to 9.0%

5. Long-term Debt

	2004	2003
a. Loan from Ontario Financing Authority, bearing interest at 5.22% per annum, blended monthly payments of $30,000 for 15 years beginning February 1, 2005	**$ 3,800,000**	-
Loan from Ontario Financing Authority, bearing interest at 5.64% per annum, blended monthly payments of $43,000 for 10 years beginning May 1, 1998.	**1,565,000**	1,980,000
Loan from Ontario Financing Authority, bearing interest at 5.60% per annum, blended monthly payments of $156,000 for 15 years beginning January 1, 2000.	**14,326,000**	15,370,000
Loan from Ontario Financing Authority, bearing interest at 6.37% per annum, blended monthly payments of $109,000 for 15 years beginning September 1, 1999.	**9,470,000**	10,161,000
Vendor take back loan on an asset purchase that bears 0% interest, repayable over 8 years in accordance with the terms of the purchase agreement beginning December 1, 2000.	**690,000**	988,000
	29,851,000	28,499,000
Less current portion	**2,608,000**	2,276,000
	$ 27,243,000	$ 26,223,000

December 31, 2004

5. Long-term Debt (continued)

Payments required in the next five years and thereafter are as follows:

2005	$ 2,608,000
2006	2,766,000
2007	2,919,000
2008	2,732,000
2009	2,532,000
Thereafter	16,294,000
	$ 29,851,000

b. Included in Investment by the Province of Ontario is a $35,208,000 non-interest bearing loan with no specific repayment terms from the Province of Ontario which three years ago was reclassified to Investment by the Province of Ontario. This was done to be consistent with how the loan was reflected in the Province of Ontario's consolidated financial statements. The Province, recognizing the concessionary nature of the loan, classified it as an equity investment in the Commission.

6. Deferred Revenue

Included in Deferred Revenue are the following two significant items:

In 2004, the Commission entered into a multi-year contract to refurbish commuter cars. Under the terms of the contract, the Commission received an advance of $2,627,000 from the customer to defray contract costs. The remaining balance of $2,442,000 has been included as deferred revenue, of which $1,702,000 relates to periods after December 31, 2005. The deferred revenue will be recognized based on a percentage of completion method. During 2004, $185,000 of the advance was recognized as revenue.

The Commission has entered into a 20-year agreement with Hydro One for the use of fibre optic cable, expiring in March 2022. The total contract value is $1,380,000. The remaining balance of $1,259,789 has been included as deferred revenue, of which $1,190,769 relates to periods after December 31, 2005. The deferred revenue will be recognized on a straight line basis over the life of the agreement. During 2004, $69,030 was included as revenue.

7. Government Reimbursement

In accordance with a Memorandum of Understanding between the Commission and the Ministry of Northern Development and Mines, certain operations of the Commission have been designated as non-commercial. The Commission and the Ministry have entered into annual contribution agreements which define the amount of compensation which the Province of Ontario would provide in each fiscal year. Starting in fiscal 2002 the provincial government began to fully reimburse losses on the passenger train services.

December 31, 2004

7. Government Reimbursement (continued)

A portion of the operating loss of the weekday passenger train service between North Bay and Toronto is reimbursed by the National Transportation Agency of Canada under Section 270 of the Railway Act. The federal government revoked the Railway Act during 1996 and replaced it with the Canada Transportation Act. An annual reimbursement of $2,500,000 was received until the expiration of the agreement on June 30, 2004. Negotiations between the Commission and Transport Canada resulted in a reimbursement of $1,875,000 between July 1, 2004 and March 31, 2005. Negotiations continue in early 2005 with an aim to restoring the agreement to substantially the same terms as those in place up to June 30, 2004.

Details of government reimbursement are as follows:

	2004	2003
From Province of Ontario:		
Rail - Passenger Service and Moosonee Branch	**$ 17,261,000**	$ 17,928,000
Marine Services (Moosonee)	**124,000**	73,000
	17,385,000	18,001,000
From Transport Canada:		
Current year's operations	**2,500,000**	2,500,000
	$ 19,885,000	20,501,000

The Commission is dependent on these reimbursements to carry out its non-commercial operations.

8. Telecommunications Revenue

The Commission's Telecommunications Division has a traffic agreement with Bell Canada that permits the two companies to exchange and settle on the toll traffic that traverses their network. The Access Tariffs charged by the Local Exchange Carriers were finalized by the CRTC in March 2005 and were not subject to any retroactive adjustments. In keeping with the Commission's accounting policy, any revenue or cost adjustments whether positive or negative are to be recognized in the year in which they become known and estimable.

9. Passenger Revenue

In accordance with the Travel Industry Act, the 2004 gross retail sales were $572,000 and the gross wholesale sales were $216,000.

10. Impairment of Property, Plant and Equipment

The Commission recognized an impairment loss for a marine vessel with a cost of $625,000 and an accumulated amortization of $138,000. This impairment resulted from Management's analysis of the present value of future cash flows from the lease of the vessel. The adjusted carrying value was determined to be $nil, resulting in an impairment loss of $487,000.

December 31, 2004

11. Change in Accounting Policy

In 2004, the Commission adopted a new vacation pay policy whereby vacation pay is accrued and expensed as it is earned rather than when it is paid. The policy has been applied retroactively such that the 2003 comparative figures have been restated as follows: accounts payable and accrued liabilities were increased by $4,370,000 and retained earnings, beginning of year, were decreased by $4,370,000. No additional vacation pay expense is recorded for 2003 as the amount of the liability had not significantly changed from 2002.

12. Contingencies/Commitments

Various statements of claim have been issued against the Commission claiming damages. Damages, if any, cannot be estimated at this time and in any event the Commission is of the opinion that these claims would be unfounded or covered by insurance after application of a $2,000,000 deductible. Should any loss result, it would be charged to operations when the amount is ascertained.

In 1998 a claim for $3,000,000 was submitted to the National Transportation Agency for partial reimbursement of the write-down of railway passenger rolling stock. The likelihood of the success of the claim remains not determinable at this time and as a result is not reflected in these financial statements.

The Commission has contractual obligations on a number of operating leases for such items as rail cars, computer equipment, automotive equipment and other. It is management's opinion that in aggregate the annual cost of these leases is not significant to the Commission as a whole.

The Commission is also obligated to certain job guarantee agreements with a significant number of its unionized employees.

13. Financial Instruments

The Commission's financial instruments consist of cash and bank, term investments of the self insurance fund, accounts receivable, bank overdraft, operating line of credit, accounts payable and long-term debt. Unless otherwise noted, it is management's opinion that the Commission is not exposed to significant interest, currency or credit risks arising from these financial instruments. The fair values of these financial instruments approximated their carrying values, unless otherwise noted.

14. Related Party Transactions

During the year, the Commission charged the Ontario Northland Contributory Pension Fund $240,000 (2003 - $189,000) for financial and administrative support.

15. Economic Dependence

During 2004, the Rail Services Division derived 42% (2003 - 45%) of its revenue from three major customers.

December 31, 2004

16. Subsequent Events

On March 31, 2005, subsequent to year end, $20,277,000 of the operating line of credit was reclassified to Investment by the Province of Ontario. The operating line of credit with the Ontario Financing Authority was re-established at $8,000,000 and the revolving operating line of credit of $5,000,000 remained in place.

Subject to an amendment to the ONTC Act, the Commission has changed its year-end to March 31. The next financial statements will cover the fifteen month period ending March 31, 2006.

17. Comparative Figures

Prior year's figures have been reclassified where necessary to conform to the current year's presentation.

18. Status of Service Improvement Plan

In the spring of 2000, the Minister of Northern Development and Mines directed the Commission to review all services it provided with a goal of developing a Service Improvement Strategy by the fall of that same year.

On December 13, 2000, the Minister of Northern Development and Mines accepted the recommendations of the Service Improvement Plan and directed the Commission to pursue the divestment, reorganization or alternate delivery of certain of its operations and the improvement or enhancement of those remaining.

In fiscal 2002 the Commission took certain steps to implement parts of the Service Improvement Plan recommendations such as, the divestiture of the Owen Sound Transportation Company, Limited (OSTC) and accepting and evaluating Request for Proposals (RFP's) submissions for both the Rail Services and Telecommunications divisions. In early 2003 the Commission made its recommendations to the Ontario government including the Minister of Northern Development and Mines for approval, subject to certain conditions. In June of 2003, the Canadian National Railway Company withdrew an offer to purchase rail assets and in July of 2003 the Commission was directed to enter into exclusive negotiations with TELUS in order to formalize a strategic alliance with O.N.Tel

In complying with the recommendations set out in the Service Improvement Plan, the Commission incurred $nil (2003 - $878,000) during the year. These costs consisted primarily of consulting fees and legal fees in carrying out the recommendations. The cumulative amount expensed since the initiation of the Service Improvement Plan in fiscal 2000 is $7,665,000. At the end of fiscal 2003 the Commission, in accordance with its previously disclosed intentions, applied to the Ministry of Northern Development and Mines to have all of these costs reimbursed. In Spring 2004, the Commission received a reimbursement of $4,900,000 from the Ministry of which was accrued in 2003.

2004

2004

LA COMMISSION DE TRANSPORT ONTARIO NORTHLAND

RAPPORT ANNUEL

Ontario Northland

TABLE DES MATIÈRES

APERÇU DE L'ENTREPRISE 2
MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION 3
LES SERVICES GÉNÉRAUX 4
LES SERVICES D'AUTOCARS 6
O.N. RAIL 7
ONTERA 10
LES MEMBRES ET PRINCIPAUX ADMINISTRATEURS DE LA COMMISSION 12

États financiers

RÉSUMÉ DE LA SITUATION FINANCIÈRE 13
RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION 14
RAPPORT DES VÉRIFICATEURS 15
LES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉ 16
SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES 23

APERÇU DE L'ENTREPRISE

Fondée en 1902, la Commission de transport Ontario Northland (Ontario Northland), une entreprise opérationnelle de la province de l'Ontario, est un chef de file renommé de la promotion d'une croissance économique durable dans le Nord grâce à la création et l'exploitation de liens de transport et de télécommunications dans tout le Nord de l'Ontario.

Située à North Bay et exploitée principalement dans le nord-est de l'Ontario, Ontario Northland offre les services de nature non commerciale, mandatés par la province suivants :

- Le train Little Bear (transport des marchandises et des voyageurs entre Cochrane et Moosonee)
- Le chaland de Moosonee (transport des marchandises entre Moosonee et l'île de Moose Factory)
- Le Northlander (services ferroviaires voyageurs entre Cochrane et Toronto);
- Le Polar Bear Express (train d'excursion estivale entre Cochrane et Moosonee).

Les services de nature commerciale offerts comprennent ce qui suit :

- L'immobilier de l'entreprise
- Les services de transport de marchandises
- Les services de télécommunication Ontera, et
- les services réguliers et nolisés d'autobus interurbains.

555 Oak Street East • North Bay • Ontario • P1B 8L3
1.705.472.4500 ou 1.800.363.7512 • TTY/ATS 1.866.472.3865 • info@ontc.on.ca • www.OntarioNorthland.ca

Message du président du Conseil d'administration

Les gens d'Ontario Northland se souviendront de l'année 2004 comme étant celle de la reprise et des grandes transformations. Dès le début de l'année, le gouvernement de l'Ontario réitérait son engagement envers Ontario Northland et le mandat lui étant confié d'offrir aux résidents du nord de l'Ontario des solutions de transport et de télécommunication.

Ce regain d'intérêt de la part du gouvernement fut très apprécié, menant à d'importants efforts de restructuration au sein de l'entreprise, lesquels nous ont permis d'améliorer les services que nous offrons tout en réalisant des profits. Pendant que nous nous efforcions d'améliorer et d'élargir nos opérations et d'offrir des services à notre clientèle actuelle et future, l'orientation de l'ensemble de l'entreprise passait de la réduction des coûts à la croissance.

Pour Ontario Northland, la signature d'un contrat de 81 millions de dollars, réparti sur six ans, pour la remise à neuf de jusqu'a 121 voitures de trains de banlieue GO Transit s'inscrit au chapitre des points culminants. Il s'agit là du plus important contrat décroché par Ontario Northland à ce jour et il constitue l'élément clé de la reprise et de la croissance d'Ontario Northland.

Au cours de la même période, 200 employés et employées se sont prévalus du régime de retraite anticipée (RRA), nous permettant ainsi de réorganiser l'ensemble de l'entreprise en vue de réduire la main-d'œuvre et d'accroître les profits. Nous avons mis sur pied un important procédé d'embauche visant combler les postes rendus vacants après la mise en œuvre du RRA et embaucher la main-d'œuvre nécessaire à l'exécution du nouveau contrat de la GO Transit.

Du point de vue financier, Ontario Northland a du faire face à de gros défis en 2004, accusant une perte de 61,9 millions de dollars (par rapport à 7 millions de dollars l'année précédente), dont 47,6 millions de dollars découlent des frais comptables au titre du régime de retraite anticipée. En termes de revenus et de dépenses d'exploitation, l'entreprise en enregistré des hausses, tandis que les dépenses hors exploitation sont demeurées constantes, à l'exception des frais comptables susmentionnés.

En contemplant l'année 2005 et les années subséquentes, nous avons fort à faire pour que se poursuivent le regain et la croissance de l'entreprise et que nous puissions continuer à assumer notre rôle de fournisseurs de services de transport et de télécommunications et de stimulateur de l'économie dans le Nord.

Sincèrement,

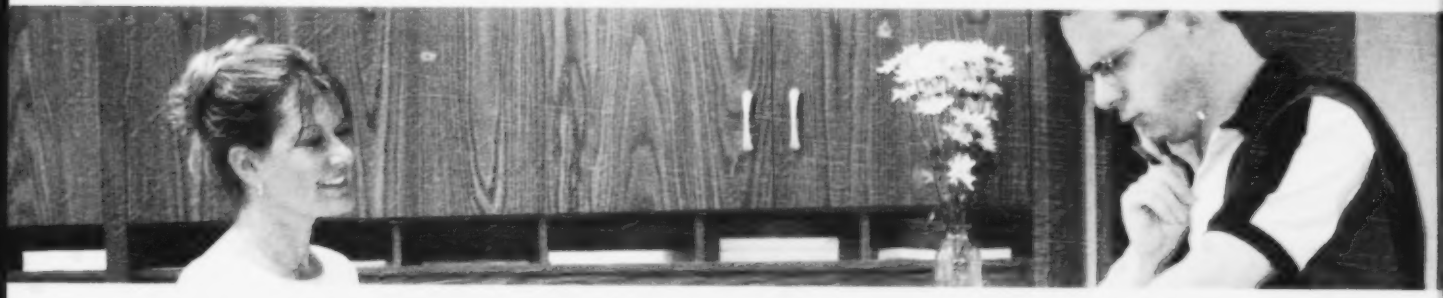
Ted Hargreaves
Président du Conseil d'administration

Les services généraux

La division des Services généraux d'Ontario Northland offre une gamme de services à l'ensemble de la Commission et, dans certains cas, au grand public. Les Services généraux procurent la gestion centralisée des ressources dans les domaines de l'immobilier de l'entreprise, des finances, des ressources humaines, de l'informatique, des services juridiques, de la planification et du développement, de la gestion des immeubles, des relations publiques, des achats et de la sécurité.

fonctions au titre du programme de remise à neuf de jusqu'a 121 voitures de trains de banlieue GO Transit, programme réparti sur plusieurs années.

Avec la participation du ministère du Développement du Nord et des Mines, de l'Office ontarien du financement (OOF) et du ministère des Finances, les Services généraux se sont livrés à une analyse de la gestion des immobilisations et de la structure du capital,



Les Services généraux sont engagés envers l'approvisionnement de services rentables, fiables et de qualité supérieure.

Les points saillants

Suite à la mise sur pied du régime de retraite anticipée en 2004, engendrant la retraite de plus de 200 personnes d'un bout à l'autre de l'entreprise, les Services généraux ont fait l'objet d'une réorganisation complète. Au chapitre de cette réorganisation s'inscrivait :

- une réduction de 20 % de la main-d'œuvre;
- le transfert des services de la Sécurité, du Transport des marchandises, de la Comptabilité des revenus et du Magasin à la division O.N. Rail; et
- la réorganisation du reste des Services généraux (réévaluation des fonctions et responsabilités et recyclage approprié).

Le Service des ressources humaines a guidé l'entreprise tout au long d'un important procédé d'embauche visant à la fois combler les postes demeurés vacants après la mise en œuvre du régime de retraite anticipée. Il a en même temps encadré le procédé d'embauche du nouveau personnel attitré à diverses

laquelle doit prendre fin en 2005. L'objectif de cette analyse est d'aborder la question des besoins à long terme d'Ontario Northland en matière de capital et de liquidité et de permettre celle-ci d'occuper une place équitable face à ses concurrents.

Les services des TI et financiers ont continué à collaborer avec O.N. Rail pour mettre au point le programme logiciel ARTISSS en vue d'automatiser la tarification, la billetterie, le règlement interréseau et les systèmes reliés à l'émission de billets de passage et aux ventes du service de Transport par messagerie (BPX).

De plus, à l'appui du programme de remise à neuf GO Transit, le service des TI a commencé à développer une application informatique visant faire le lien entre la structuration de remise à neuf, depuis la voiture de base jusqu'aux matériaux, aux ressources humaines et aux délais d'exécution requis tout au long du procédé de remise à neuf de chaque voiture. La première phase de cette application, englobant l'intégration de la structuration de remise à neuf en ordre de tâche, de procédé, de diagramme et de liste des matériaux, est maintenant terminée, tandis que le développement de la deuxième phase (ordonnancement des tâches) se poursuit.

La mise à niveau du logiciel centralisé de gestion financière d'Ontario Northland a eu lieu dans l'ensemble de l'entreprise; ce logiciel exécute la plus majeure partie de la comptabilité du grand livre, du livre de paie, du personnel, des immobilisations, des comptes à payer et à recevoir sur des plates-formes informatiques de technologie courante.

Les défis

La réorganisation, la réduction de la main-d'œuvre et l'embauche de nouveau personnel, engendré par le RRA, ont posé des défis considérables à la division des Services généraux. En plus d'assurer le soutien continu de leur clientèle et une transition transparente, l'ensemble des services devait également discerner l'augmentation de l'efficacité opérationnelle.

De plus, suite à la mise en place du programme de remise à neuf GO Transit et à d'autres activités productives, l'entreprise en entier devait faire face au défi de passer d'une gestion axée sur la réduction des coûts à celle d'une entreprise en pleine croissance.

En outre, toutes les divisions et services d'Ontario Northland ont subi les retombées du RRA. Les Services généraux ont dû aider les divisions opérationnelles dans la préparation des documents traitant de leur orientation stratégique, notamment en ce qui a trait au financement, à la planification des ressources humaines, au soutien des systèmes et à la divulgation des résultats. La réduction en perte de personnel, d'équipement et de procédés a été le fruit du regain d'intérêt porté envers la santé et la sécurité.

Initiatives en matière de sécurité

Un programme de sécurité de l'entreprise a fait l'objet d'une vérification en 2004; bien que ce programme ait connu un degré élevé de participation, il faut multiplier les efforts de formation du personnel.

Divers programmes ont été mis sur pied, conjointement avec les comités de santé et de sécurité, afin de présenter les points forts et d'aborder les sujets de préoccupation.

Dans le cadre du programme de retour au travail, environ 70 % de l'ensemble des travailleurs et travailleuses accidentés ont réintégré pleinement leur poste.

Nous avons réussi à exécuter le lancement de la première phase du programme de formation sur la sécurité en 2005.

Une étude traitant de cas de leucémie parmi les membres du personnel et les retraités du service d'entretien des équipements a été entreprise avec la collaboration du Centre de santé des travailleurs et travailleuses de l'Ontario (OHCOW) et le Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada (TCA-Canada). Les résultats obtenus ne présentent aucune raison de s'inquiéter pour l'instant et le rapport signale que les mesures préventives adoptées ont été fructueuses et qu'elles peuvent toujours être appliquées.

Objectifs opérationnels et de rendement

Dans l'ensemble, les résultats des divers centres de coûts qui composent les Services généraux ont été inférieurs de 8,2 % ou 967 000 $ par rapport aux prévisions budgétaires avant même de tenir compte des dépenses en retraites, des ajustements de poste n'intervenant pas dans le calcul de la retraite et des frais reliés à la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail (CSPAAT). Les absences en raison de blessures ont connu une baisse de 18 % par rapport à l'an dernier, tandis que le taux d'accidents ayant entraîné des arrêts de travail est en baisse de 44 % par rapport à l'an 2000 et de 56 % par rapport à 1994.

Les Services d'autocars

La division des Services d'autocars d'Ontario Northland (MCS) exploite un parc de 23 autobus interurbains, dont neuf sont accessibles en fauteuil roulant. Elle offre un service de transport à horaire fixe entre Hearst et Toronto, le long du couloir de l'autoroute 11 circulant dans Cochrane et North Bay, et le long du couloir de l'autoroute 69 circulant dans Timmins et Sudbury.

Cette division offre également des services nolisés et de voyages forfaitaires partout au Canada et dans la zone continentale des États-Unis. Elle offre de plus un service de messagerie par autocar (BPX), lequel effectue la livraison inter-gares d'enveloppes et de colis, souvent le jour même. Le transport de ces colis suit la voie normale du service de transport en autobus. Grâce à des ententes avec d'autres transporteurs, les correspondances sont assurées d'un bout à l'autre du continent.

Les points saillants

- Le programme de remplacement des autocars s'est poursuivi en 2004 avec la location de trois autocars de 55 sièges accessibles en fauteuil roulant, augmentant ainsi à neuf le nombre d'autocars accessibles en fauteuil roulant et réitérant notre engagement face à la prestation de services de transport à accès facile.
- Les plans de la nouvelle installation d'entretien et d'administration des autocars sont terminés et nous en prévoyons la construction au début de 2005.
- Les essais définitifs de notre nouveau système de billetterie au point de vente (BPV) se poursuivent et nous en prévoyons la mise en œuvre à l'automne 2006. Ce système facilitera la vente de billets de passage et du service de transport par messageries tout en nous procurant un système intégré de comptabilité, de mesures et de suivis.
- Les Services de transport en autocars ont continué à faire preuve d'engagement envers la prospérité de la région en soutenant diverses initiatives communautaires, notamment l'événement « remplir l'autocar d'aliments » à l'appui du North Bay Food Bank (banque d'alimentation de North Bay), l'Opération Retour au foyer, ainsi qu'en collaborant avec les agences locales de services d'incendie à la mise en œuvre d'initiatives de planification d'urgence.

Les défis

- La gestion de l'entretien d'un parc d'autobus en voie de vieillissement demeure un défi constant, et ce, malgré le programme de remplacement des autocars en cours. Cette année a vu la mise en œuvre d'un programme de remise à neuf de nos autocars de modèles plus anciens.
- L'installation d'entretien actuelle a largement dépassé sa durée utile et la nouvelle installation devrait nous permettre de réaliser plusieurs gains sur le plan de l'efficacité au sein du service d'entretien.

Initiatives en matière de sécurité

- Parmi les points saillants, l'élaboration des normes pour le Programme de gestion de la sécurité s'est poursuivie tout au long de l'année et les absences résultant de blessures se sont vues réduites de 28 % par rapport à 2003.
- Le programme de conditionnement physique continue de stimuler le personnel de la division du transport par autocars à améliorer sa forme physique au moyen d'adhésion à des clubs de conditionnement physique locales.

Objectifs opérationnels et de rendement

Le nombre de passagers du service régulier de transport par autocars s'est vu augmenter de 5 % en 2003, passant de 254 646 à 268 678 passagers, tandis que les ventes d'affrètements ont connu une hausse de 27 %, passant de 775 539 $ à 986 516 $ au cours de la même année. Par ailleurs, les recettes des services de messagerie ont baissé de 3 %, passent de 1 156 535 $ à 1 111 678$.

O.N. Rail

La division ferroviaire d'Ontario Northland, O.N. Rail, procure des services de transport des voyageurs et des marchandises le long d'un réseau ferroviaire s'étendant sur 700 milles (1 127 kilomètres), de Moosonee à North Bay et de Calstock à Rouyn-Noranda au Québec. Ce réseau ferroviaire se raccorde à plusieurs endroits à diverses entreprises ferroviaires (CN, CP, OVR). Cette collaboration avec nos associés industriels nous permet d'offrir à notre clientèle des solutions de transport

transparentes. O.N. Rail exploite également des ateliers commerciaux.

SERVICES DE TRANSPORT DES MARCHANDISES O.N. RAIL

Le service de transport des marchandises O.N. Rail assure le transport aller-retour d'une vaste gamme de marchandises, notamment de produits forestiers, de minéraux et de produits chimiques et de pétrole dans le nord-est de l'Ontario et le nord-ouest du Québec. Il exploite également des ateliers commerciaux à North Bay et Cochrane. Ces ateliers offrent divers services d'entretien et de révision du matériel roulant d'O.N. Rail et de clients de l'extérieur.

Les points saillants

O.N. Rail a signé un contrat évalué à 81 millions de dollars, sur une période de six ans, pour la remise à neuf de jusqu'à 121 voitures de trains de banlieue GO Transit. Ce contrat est le plus important du genre de toute l'histoire d'Ontario Northland et il constitue la pierre angulaire du procédé de renouveau et de croissance de l'entreprise.

Nous avons construit un nouvel atelier de peinture à même le complexe d'atelier de wagons de North Bay afin de pouvoir s'acquitter de l'augmentation du travail occasionné par l'obtention du contrat GO Transit. Cette installation, évaluée à 3 millions de dollars, est constituée d'un bâtiment de pointe à deux baies, pouvant prendre en charge des wagons ferroviaires de toutes les tailles actuellement en usage en Amérique du Nord.

Nous avons également élargi le complexe d'ateliers de Cochrane en 2004 avec la construction d'un nouveau bâtiment de 10 000 pi² d'une valeur de 1,5 million de dollars. Cette installation a été construite en vue de permettre l'exécution des travaux de remise à neuf des trains de transport des voyageurs, lesquels comprennent le revêtement des sièges et le remplacement de planchers, la réfection du système de climatisation, de la plomberie et des systèmes électriques. Les travaux sur les voitures de voyageurs étaient anciennement exécutés à North Bay. Dans le cadre du projet de remise à neuf GO Transit, ils ont été réassignés à Cochrane.

Nous avons signé une entente temporaire de remorquage avec le CN afin d'accélérer le transport des marchandises dans le nord-est de l'Ontario et le nord-ouest du Québec. Cette entente temporaire s'est avérée réussie et nous prévoyons signer une autre entente formelle, de plus longue durée, au début de 2005. Parmi les avantages de cette entente, on compte une augmentation des recettes et de la fréquence du service pour les clients d'Ontario Northland.

Les négociations visant augmenter les profits au moyen d'une réduction des effectifs au sein des services de transport des marchandises et des voyageurs et la gare de triage ont été achevées.

Nous avons mis sur pied un nouveau centre de service à la clientèle à Englehart afin d'offrir un « service de magasinage centralisé » pour la clientèle du transport des marchandises. Grâce à ce nouveau service centralisé, les clients peuvent commander des wagons, facturer,

libérer et retracer des cargaisons et traiter une foule de demandes de service.

Les défis

La mise en retraite anticipée (RRA) de plusieurs membres du personnel d'expérience d'O.N. Rail a occasionné à la division certains défis. Par ailleurs, nous faisons actuellement appel à de nouvelles méthodes de recrutements en vue d'attirer et de filtrer les candidats et candidates. Nous avons de plus mis en œuvre divers programmes de formation pour enseigner au personnel actuel et aux nouveaux arrivants les compétences uniques que nécessite l'exploitation ferroviaire, compte tenu de la réalité que constitue désormais la pénurie d'une main-d'œuvre qualifiée à l'échelle nationale.

Cette division poursuit ses efforts en vue d'accroître les profits tout en allant à la recherche d'autres sources de revenus (ententes de remorquage et contrats pour l'atelier), et de réduire les dépenses en rendant la main-d'œuvre plus productive.

L'augmentation du prix du carburant diesel a également présenté des défis à cette division. Les Services de transport des marchandises ont donc imputé une surcharge à leurs clients pour leur permettre de récupérer leurs frais. Enfin, l'impossibilité d'obtenir à temps le financement nécessaire au titre des programmes d'immobilisation continue de nuire aux Services de transport des marchandises dans leurs efforts de fournir aux opérations ferroviaires de l'entreprise une infrastructure moderne et performante.

Initiatives en matière de sécurité

O.N. Rail continue, avec succès, de miser ses efforts pour réduire les absences en raison de blessures par des programmes d'éducation, de soutien par les pairs et d'encouragement. Cette division a également institué un programme diligent de retour anticipé au travail, lequel a entraîné une réduction de ces absences en cas de blessures.

Objectifs opérationnels et de rendement

Les recettes provenant des Services de transport des marchandises d'O.N. Rail ont dépassé les prévisions budgétaires d'environ 1,9 million de dollars surtout à cause des recettes provenant du contrat de remorquage avec le CN et du projet GO Transit. Les dépenses ont dépassé les prévisions budgétaires de 6 millions de dollars en raison de frais de remorquage supplémentaires, de frais de lancement associés au projet GO Transit, de frais de carburant dépassant les prévisions de 16 millions de dollars et de l'augmentation des coûts en vacances et en formation découlant du RRA.

Les Services de transport des marchandises d'O.N. Rail continuent de satisfaire aux critères de délais d'exécution, voire même de les dépasser. La mise en œuvre de la technologie « Smart Start » et l'exploitation de plus en plus rapprochée de leur capacité de remorquage des trains ont donné lieu à une amélioration de l'efficacité du carburant.

LES SERVICES FERROVIAIRES VOYAGEURS

Le Service ferroviaire voyageurs exploite des trains de voyageurs entre Moosonee et Toronto. Le train de voyageurs Northlander raccorde le nord et le sud de l'Ontario à l'aide d'un service ferroviaire voyageurs entre Cochrane et Toronto, le long du couloir de l'autoroute 11, tous les jours, sauf les samedis (les lignes de chemin de fer du CN sont utilisées entre North Bay et Toronto). Un service de navette assure le transport au Northland à Hearst, Iroquois Falls et Timmins.

Pour sa part, le train Little Bear de l'entreprise raccorde toute l'année les résidents des collectivités côtières de Moosonee et de Moose Factory à Cochrane, en Ontario à l'aide de services de transport des voyageurs et des marchandises. Ces collectivités sont accessibles uniquement en train ou en avion. Voyageant vers le nord les lundis, mercredis et vendredis et vers le sud les mardis, jeudis et samedis, le Little Bear est parmi les derniers trains en Amérique du Nord à offrir « l'arrêt sur demande ».

Le Polar Bear Express, un train d'excursion touristique d'Ontario Northland, reprend ses activités pendant les mois d'été, offrant aux touristes l'occasion de voyager vers le nord, sur une distance de 300 kilomètres, de Cochrane à Moosonee et Moose Factory. Là-bas, les voyageurs peuvent vivre l'expérience de la culture cri authentique, revivre les exploits de la Compagnie de la Baie d'Hudson et explorer la majestueuse Baie James tout en faisant une croisière à bord du bateau de croisière Polar Princess. Pendant les mois d'été, le Polar Bear Express effectue le voyage aller-retour tous les jours, sauf le lundi. Ensemble, ces trois trains ont transporté 76 753 voyageurs en 2004.

Les points saillants

L'été 2004 marquait le 40e anniversaire du Polar Bear Express. À titre de composante essentielle de l'économie

estivale de Cochrane, Moosonee et Moose Factory, ce train se classe toujours parmi les plus importantes attractions touristiques du Nord de l'Ontario. Depuis longtemps déjà, l'ours polaire sert d'emblème dans Cochrane. La construction récente du Polar Bear Habitat dans cette ville, lequel a ouvert ses portes au milieu de l'été, devrait compléter notre célèbre attraction.

Ontario Northland a fait l'acquisition du Pacific Starlight Dinner Train de la BC Rail, un train constitué de dix voitures, pour la somme de 800 000 $. Ces voitures font l'objet d'une histoire étonnante, ayant été utilisées avec des trains célèbres, dont le California Zephyr, le Super Chief et l'Olympian Hiawatha. Ce train comprend trois voitures à dôme, dont deux ont été utilisés cet été avec le Polar Bear Express. Selon nos voyageurs ravis, ce choix de voitures s'est avéré des plus judicieux.

Parmi les autres améliorations apportées au service du Polar Bear Express, on compte la mise sur pied d'un système bien accueilli de réservation de sièges. Nous procédons actuellement à la mise à niveau de ce système qui sera mis en œuvre à bord du Little Bear en 2005.

Nous avons réintroduit l'arrêt de Bracebridge à l'itinéraire courant du Northlander. Dans le cadre d'efforts d'améliorer le service à la clientèle nous confrontent à de nombreux défis. Bien que nous soyons engagés envers le Polar Bear Express à titre d'attraction touristique importante, de moteur économique et de produit phare dans la région, il n'en demeure pas moins un défi. Le nombre de passagers se prévalant de cette excursion en train, dispendieuse à commercialiser, est en effet à la baisse depuis 1991.

La sécurité

Ontario Northland en est à sa troisième année d'un projet de cinq ans visant la remise à neuf de son parc de voitures de voyageurs. Dans le cadre de ce projet, des initiatives environnementales, dont des systèmes de rétention des déchets et le remplacement de composantes de camions, ont été amorcées en vue de se conformer à des normes rigoureuses de sécurité.

Pour améliorer la sécurité et le contrôle à bord du Little Bear, nous avons élaboré, au début de 2005, des nouvelles politiques de traitement des bagages.

Le nombre total en jours d'absences du personnel en raison de blessures a été réduit de 778 jours à 200 jours l'an dernier.

communautaires remarquables, des bénévoles enthousiastes ont construit un abri à la fine pointe de la technologie pour démontrer leur engagement envers l'avenir des services ferroviaires voyageurs dans cette ville.

Au chapitre de la réorganisation globale de l'entreprise en 2004, les Services de transport par messageries (Services de messagerie) ont été fusionnés avec les Services ferroviaires voyageurs.

Les défis

Les efforts que nous misons sur l'introduction de nouveaux systèmes et de nouvelles politiques en vue

Objectifs opérationnels et de rendement

Le nombre de voyageurs à bord du Polar Bear Express a enregistré une diminution de 10,7 %, passant de 12 868 voyageurs en 2003 à 11 489 en 2004. En revanche, le nombre de voyageurs à bord des trains Northland et Little Bear s'est vu augmenté de 2,5 % en 2004 (de 35 799 à 34 890 voyageurs) et de 2,6 % (de 31 189 à 30 374) respectivement.

Le taux d'occupation de l'auberge Station Inn, située à Cochrane, a brisé tous les records en août, atteignant les 94,25 %. Le taux d'occupation pour l'année a été de 41,58 %, soit une augmentation de 1,38 % par rapport à 2003.

Ontera

(ANCIENNEMENT O.N. TELCOM)

Ontera offre à sa clientèle résidentielle et commerciale du Nord de l'Ontario une gamme complète de solutions de télécommunication, dont l'Internet à haute vitesse, la transmission de données sur réseaux cellulaires et mobiles, ainsi que des services interurbains et de mise en réseau perfectionnés.

Fondée en 2004, Ontera se nomme d'abord O.N. Telcom avant d'être soumise au milieu de l'année à une modification complète de son image et de sa marque, laquelle exprime désormais notre engagement à bâtir le nouveau Nord. Ontera offre à ses clients des solutions provenant du Nord et une service personnalisé.

Ontera est le seul fournisseur de service téléphonique local dans Moosonee, Moose Factory, Temagami et Marten River et est parmi deux fournisseurs dans Iroquois Falls. De plus, Ontera est l'unique fournisseur de service téléphonique cellulaire dans Moosonee et Moose Factory.

La division a récemment misé ses efforts de commercialisation dans ses quatre principaux centres du nord-est de l'Ontario, notamment : North Bay, Sault Ste. Marie, Sudbury et Timmins.

Ontera offre des services de télécommunication à plus de 37 000 clients d'un bout à l'autre du Nord.

Les points saillants

L'année 2004 a été le théâtre de grandes transformations pour ce fournisseur de services de télécommunication d'Ontario Northland. Ayant débuté l'année en tant qu'O.N. Telcom, la raison sociale de cette division est devenue Ontera au beau milieu de l'année, dans le cadre d'un procédé intégral de modification de son image et de sa marque et du lancement d'une campagne de commercialisation.

De plus, cette division a signé une entente d'alliance strategique avec TELUS, laquelle est entrée en vigueur le 15 mars 2004. Ce contrat lie Ontera à TELUS, un fournisseur de services et de produits de télécommunications se classant au deuxième rang en importance au Canada. Il nous confère également une envergure nationale et nous procure les ressources nécessaires pour accroître l'influence de notre entreprise.

Nous avons élaboré structure opérationnelle visant soutenir les objectifs d'Ontera présentés dans le plan d'entreprise de 2004 à 2008. Cette structure comprend notamment un système fusionné de gestion du réseau et de contrôle avec TELUS, lesquels prévoient des systèmes automatisés de commande et de gestion des appels de dépannage; un système de facturation convergent incorporant la gestion des rapports avec la clientèle et quatre systèmes de facturation patrimoniaux dans une application globale et une structure opérationnelle capable de soutenir des opérations fondées sur le client.

Les défis

De nos jours, l'industrie des télécommunications se veut extrêmement compétitive. Alors que la concurrence acquiert de l'expérience et gagne du terrain, Ontera doit faire face au défi de l'érosion constante de sa clientèle au sein des marchés traditionnels.

Nos efforts d'intégration et de mise en œuvre de

nouveaux systèmes et procédés pour mieux servir nos clients nous mettent forcément en face des défis qu'ils comportent. À ces défis s'ajoute la nécessité d'Ontera de stabiliser et de rebâtir l'infrastructure de son réseau central.

En 2004, Ontera a du faire face à la perte du savoir et de l'expertise d'un grand nombre de ses employés et employées ayant participé au RRA. Il nous incombe maintenant d'attirer et de retenir une force de vente compétente, laquelle est essentielle à la réalisation des objectifs de l'entreprise et de ses initiatives de commercialisation.

Initiatives pour la sécurité

Ontera n'a connu qu'un seul incident engendrant des pertes de temps en 2004, et ce, après deux années consécutives de rendement sans perte de temps.

Nous avons participé à une étude sur la sécurité dans l'ensemble de l'entreprise et avons adopté les mesures nécessaires pour combler les écarts identifiés, notamment l'ajout, au programme d'orientation du nouveau personnel des opérations, d'un module traitant de pratiques de travail sécuritaire.

Rendement financier et opérationnel

Les recettes d'Ontera ont connu une baisse de 1,1 million de dollars par rapport aux prévisions budgétaires. Ces pertes sont surtout dû à une croissance inférieure à celle prévue dans les nouveaux marchés et à la perte d'une part du marché de l'Internet dans des endroits où Ontera offre uniquement l'accès par ligne commutée, forçant la clientèle à obtenir ailleurs des services spécialisés ou à haute vitesse. De plus, les ventes d'équipements et de solutions d'abonnés ont été largement inférieures aux prévisions étant donné que les ressources nécessaires à la vente et au soutien de solutions de clients se concentraient sur la gestion des modifications à l'interne.

Les dépenses de 3,2 millions de dollars se sont avérées inférieures aux prévisions parce que le moment choisi d'engendrer des dépenses additionnelles pour soutenir les initiatives de commercialisation a été remis à plus tard et que l'alignement du coût des marchandises vendues et des ventes aux clients ne s'est jamais réalisé.

Les pertes nettes pour l'année ont été de 7,1 millions de dollars, soit 1,2 million de dollars de moins que les pertes prévues de 8,3 millions de dollars.

Au cours du troisième quart de 2004, Ontera a mis en œuvre un programme d'incitation à la vente, lequel s'est traduit en recettes d'environ 1 million de dollars en nouveaux contrats.

Nos efforts de stabilisation de notre réseau en fin de vie, visant en assurer la fiabilité et le service pendant que nous passions à une nouvelle plate-forme, se sont traduits en une réduction du nombre et de la durée des interruptions du service.

Nous avons introduit, en 2004, des sondages d'opinion du personnel afin d'obtenir leurs commentaires et d'en assurer la satisfaction. Ces sondages, effectués en juin (enquête initiale) et en novembre, nous ont permis de constater une nette amélioration à plusieurs niveaux au cours des cinq derniers mois, notamment : une compréhension accrue du rôle que joue le personnel au sein de l'entreprise; la valeur que comporte le soutien du personnel envers orientation de l'entreprise et une confiance accrue du personnel face aux cadres supérieurs dirigeants. Ontera continue de tenter d'engager son personnel de manière à développer une culture de rendement élevé.

Les membres et principaux administrateurs de la Commission

Les membres de la Commission

Président du Conseil d'administration

Ted Hargreaves – North Bay
(du 21 avril 2004 au 20 avril 2007)

Les commissaires

Mathilde Bazinet - North Bay
(du 5 juillet 2004 au 4 juillet 2007)

Daniel Belisle – Cochrane
(du 5 juillet 2004 au 4 juillet 2007)

René Fontaine – Hearst
(du 25 août 2004 au 24 août 2007)

Carson Fougère – North Bay
(du 5 juillet 2004 au 4 juillet 2007)

Margaret Hague – Spring Bay
(du 5 juillet 2004 au 4 juillet 2007)

Randy Kapashesit – Moose Factory
(du 3 novembre 2004 au 2 novembre 2007)

David Plourde – Kapuskasing
(du 5 juillet 2004 au 4 juillet 2007)

Donavon Porter – Haileybury
(du 11 août 2004 au 10 août 2007)

Lad Shaba - Chaput Hughes
(du 5 juillet 2004 au 4 juillet 2007)

Les principaux administrateurs

Steve Carmichael

Président et chef de la direction
(nommé le 3 décembre 2004)

Président par intérim
(du 25 mai 2004 au 2 décembre 2004)

Vice-président : Services ferroviaires

Marc Rancourt

Président : Ontera
(nommé le 5 juillet 2004)

Kevin Donnelly

Vice-président : Finances et Administration

Russ Thompson

Conseiller

Roy Hains

Premier vice-président :
Amélioration du service et Opérations
(jusqu'en mai 2004)

Cindy Boston

Vice-présidente : Stratégie de l'entreprise –
Développement et amélioration du service
(jusqu'au 20 octobre 2004)

Rick Cushing

Vice-président : Ontera
(anciennement O.N. Telcom)
(du 31 mars 2004 au 4 juillet 2004)

Vice-président par intérim : Ontera
(anciennement O.N. Telcom)
(du 31 mars 2003 au 30 mars 2004)

Résumé de la situation financière

La Commission de transport Ontario Northland à accusé des pertes de 61,9 millions de dollars en 2004 par rapport à 7,0 millions de dollars l'année précédente. De ces pertes, une grande partie provient des dépenses de 47,6 millions de dollars découlant des « prestations spéciales de préretraite » en 2004. Dans l'ensemble, les recettes d'exploitation ont légèrement augmenté d'une année à l'autre, la baisse des recettes du service des télécommunications ayant été compensée par l'augmentation des recettes des services ferroviaires et d'autocars. Les dépenses d'exploitation ont augmenté d'environ 5 millions de dollars au cours de l'année, surtout en raison de l'augmentation du coût du carburant et des dépenses reliées à diverses initiatives d'accroissement des recettes. Dans la plupart des cas, cette augmentation touchait les services ferroviaires. Elles ont toutefois été partiellement compensées par une diminution des dépenses au sein des services des télécommunications et d'administration.

Du point de vue des activités hors exploitation, les dépenses se sont avérées constantes, sauf en ce qui a trait aux effets, sur les dépenses, des prestations de retraite anticipée mentionnées précédemment. Le produit de la vente d'immobilisations naturelles a été minime. Les résultats de l'an 2004 ont été influencés par les rajustements uniques visant refléter l'adoption d'indemnités de congés à payer, les effets qu'entraînent cette politique tous les ans et la réduction d'une valeur immobilisée.

Au bilan, le total de l'actif est légèrement à la baisse, principalement à cause des frais comptables reliés au régime susmentionné de retraite anticipée. Les actifs à court terme ont légèrement augmenté par rapport à l'an dernier, essentiellement sous l'influence de l'augmentation des inventaires découlant des travaux à forfait entrepris par la Commission.

Les immobilisations ont également connu une hausse légère d'une année à l'autre. Du point de vue du passif et de l'équité, la presque totalité des catégories a révélé des augmentations par rapport à l'année précédente. Par ailleurs, l'équité s'est vue diminuer en raison de la perte encourue durant l'année en cours. En ce qui a trait aux dépenses opérationnelles et en capital, les hausses sont reliées à l'augmentation des activités.

Kevin Donnelly
Vice-président : Finances et Administration

Responsabilité de la direction

La direction de la Commission de transport Ontario Northland est responsable de l'intégrité et de la présentation juste des états financiers consolidés et pour autre information inclus dans le rapport annuel. Les états financiers consolidés ont été préparés selon les principes comptables canadiens généralement reconnus. La préparation des états financiers comporte nécessairement l'utilisation du jugement et meilleur avis de la direction, particulièrement quand les transactions affectant la période courante ne peuvent être déterminés avec certitude jusqu'à des périodes futures. Toute l'information financière présentés dans le rapport annuel est conformée aux états financiers consolidés.

La Commission met à jour des systèmes de commandes internes de comptabilité conçues pour fournir l'assurance raisonnables que l'information financière est précise et fiable et que les actifs et passifs de la compagnie sont convenablement expliqués et les capitaux sauvegardés.

Les états financiers consolidés ont été passés en revue par le comité de vérifications et finances de la Commission et ont été approuvés par le conseil d'administration des commissaires. En outre, les états financiers consolidés ont été vérifié par l'auditeur provincial d'Ontario, dont le rapport suit.

Ted Hargreaves
Président du conseil d'administration

Steve Carmichael
Président et chef de la direction

North Bay, Ontario
Le 24 mars 2005

Rapport des vérificateurs

À la Commission de transport Ontario Northland et au Ministre du Ministère du Développment du Nord et des Mines

J'ai vérifié le bilan consolidé de la Commission de transport Ontario Northland au 31 décembre 2004 et les états consolidés des résultats des placements par la province de l'Ontario, des bénéfices non répartis, et de l'évolution de l'encaisse de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Commission. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

A mon avis, ces états financiers consolidés présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de la Commission au 31 décembre 2004 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de l'encaisse pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada.

J.R. McCarter, CA
Vérificateur provincial adjoint
Toronto, Ontario
Le 24 mars 2005

Commission de transport Ontario Northland
Bilan consolidé
(en milliers de dollars)

Au 31 décembre	2004	2003
Actif		
Actif à court terme		
Espèces et quasi-espèces	**1 010 $**	1 563 $
Débiteurs (après provision de 1 401 $; 2003 – 1 281 $)	**19 776**	21 102
Inventaire	**12 487**	10 629
Frais payés d'avance	**1 000**	277
	34 273	33 571
Frais de développement (Note 1)	**575**	-
Fonds d'autoassurance (Note 2)		
Valeur marchande 6 174 $; (2003 5 887 $)	**6 085**	5 793
Placements en immobilisations corporelles (Annexe 1)	**258 680**	256 417
Actifs au titre des prestations constituées pour régime de retraite (Note 4)	**80 076**	128 618
	379 689 $	424 399 $
Passif et avoir de la province de l'Ontario		
Passif à court terme		
Marge de crédit d'exploitation (Note 3)	**27 000 $**	23 000 $
Créditeurs et frais courus (Note 11)	**29 663**	26 379
Versement sur la dette à long terme échéant au cours du prochain exercice (Note 5a)	**2 608**	2 276
Revenus reportés échéant au cours du prochain exercice	**1 235**	788
	60 506	52 443
Revenus reportés (Note 6)	**2 893**	-
Provision pour fonds d'autoassurance (Note 2)	**6 085**	5 793
Dette à long terme (Note 5a)	**27 243**	26 223
Obligation au titre des prestations constituées pour autres régimes (Note 4)	**55 261**	54 150
	151 988	138 609
Éventualités / Engagements (Note 12)		
Avoir de la province de l'Ontario		
Placement de la province de l'Ontario	**73 396**	69 603
Bénéfices non répartis	**154 305**	216 187
	227 701	285 790
	379 689 $	424 399 $

Approuvé au nom de la Commission :

Président du conseil d'administration

Président et chef de la direction

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Commission de transport Ontario Northland
État consolidé du placement de la province de l'Ontario
(en milliers de dollars)

Pour l'exercice terminé le 31 décembre	**2004**	2003
Solde au début de l'exercice		
Placement net en immobilisations corporelles	**20 654 $**	17 794 $
Placement net autre qu'en capital-actions (Note 5b)	**48 949**	48 949
	69 603	66 743
Variations nettes pendant l'exercice		
Contributions de la province de l'Ontario	**7 245**	4 221
Remboursements	**(2 600)**	(665)
Amortissement	**(852)**	(696)
	3 793	2 860
Solde à la fin de l'exercice		
Placement net en immobilisations corporelles	**24 447**	20 654
Placement net autre qu'en capital-actions (Note 5b)	**48 949**	48 949
	73 396 $	69 603 $

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Commission de transport Ontario Northland
État consolidé des résultats et bénéfices non répartis
(en milliers de dollars)

Pour l'exercice terminé le 31 décembre	2004	2003
Revenus (Annexe 2)	**129 996 $**	129 181 $
Dépenses (Annexe 2)	**128 671**	123 644
	1 325	5 537
Autres revenus et dépenses		
Amortissement (Annexe 2)	**13 929**	14 659
Dépense d'intérêts (Annexe 2)	**2 188**	2 303
Revenus de placements et autres	**(1)**	(21)
Profit sur la vente d'immobilisations corporelles (Annexe 2)	**(64)**	(372)
Dépréciation d'immobilisations corporelles (Note 10)	**487**	-
Dépenses du régime de retraite anticipée (Note 4a)	**47 601**	-
Paie de vacances (Note 11)	**(933)**	-
Dépenses reliées au programme d'amélioration des Services (Note 18)	**-**	878
Recouvrement des dépenses reliées au programme d'amélioration des services (Note 18)	**-**	(4 900)
Dépenses nettes	**63 207**	12 527
Perte nette de l'exercice	**(61 882)**	(7 010)
Bénéfices non répartis au début de l'exercice		
Déjà établi	220 464	227 474
Redressement des exercices antérieurs (Note 11)	(4 277)	(4 277)
Redressé	216 187	223 197
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	**154 305 $**	216 187 $

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Commission de transport Ontario Northland
État consolidé du flux de trésorerie
(en milliers de dollars)

Pour l'exercice terminé le 31 décembre	2004	2003
Liquidités provenant de (affecté aux)		
Activités d'exploitation		
Perte	**(61 882) $**	(7 010) $
Éléments sans effet sur l'encaisse		
Amortissement (Annexe 2)	**13 929**	14 659
Profits sur la vente d'immobilisations corporelles	**(64)**	(372)
Dépréciation des immobilisations corporelles (Note 10)	**487**	-
Prestations de retraite anticipée (Note 4a)	**47 601**	-
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes	**3 731**	5 056
	3 802	12 333
Variation des postes hors caisse		
Débiteurs	**1 326**	(912)
Inventaire	**(1 858)**	39
Frais payés d'avance	**(723)**	80
Créditeurs et frais courus	**3 284**	(1 435)
Revenus reportés	**447**	503
	6 278	10 608
Activités d'investissement		
Placement en immobilisations corporelles	**(20 222)**	(16 140)
Produits de la vente d'immobilisations corporelles	**155**	1 037
Frais de développement	**(575)**	-
Diminution des autres éléments d'actif	**(141)**	(148)
	(20 783)	(15 251)
Activités de financement		
Dette à long terme (Note 5a)	**1 352**	(2 202)
Contributions de la province de l'Ontario	**7 245**	4 221
Marge de crédit d'exploitation	**4 000**	6 000
Revenus reportés	**2 893**	-
Autres éléments de passif	**(1 538)**	(1 565)
	13 952	6 454
Variation des espèces et quasi-espèces au cours de l'exercice	**(553)**	1 811
Espèces et quasi-espèces au début de l'exercice	**1 563**	(248)
Espèces et quasi-espèces à la fin de l'exercice	**1 010 $**	1 563 $
Présentation d'informations supplémentaires du flux de trésorerie :		
Intérêts versés au cours de l'exercice inclus dans la perte nette	**2 188 $**	2 303 $

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Commission de transport Ontario Northland
Annexe consolidée des placements en immobilisations corporelles
Annexe 1
(en milliers de dollars)

Pour l'exercice terminé le 31 décembre			**2004**	2003
	Coût	Amortissement cumulé	**Valeur nette**	Valeur nette
Services ferroviaires				
Voies	226 394 $	85 309 $	**141 085 $**	136 308 $
Bâtiments	42 008	14 587	**27 421**	22 896
Équipements	74 408	40 283	**34 125**	38 316
Travaux en cours	1 246	-	**1 246**	1 098
Télécommunications				
Équipements	133 712	89 923	**43 789**	45 433
Bâtiments	5 750	3 607	**2 143**	2 041
Travaux en cours	300	-	**300**	806
Services d'autobus				
Autobus	10 191	4 316	**5 875**	6 382
Bâtiments	156	46	**110**	110
Travaux en cours	134	-	**134**	28
Services maritimes (Moosonee)				
Navires	385	314	**71**	81
Développement				
Terrains et bâtiments	2 851	1 120	**1 731**	2 268
Terrain détenu pour fin de revente	650	-	**650**	650
	498 185 $	239 505 $	**258 680 $**	256 417 $

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Commission de transport Ontario Northland
Annexe consolidée des revenus et des dépenses d'exploitation
Annexe 2
(en milliers de dollars)

Pour l'exercice terminé le 31 décembre	2004	2003
Services ferroviaires		
Revenus de ventes (Notes 9 et 15)	**64 848 $**	60 827 $
Remboursement du gouvernement (Note 7)	**19 761**	20 428
Revenus d'exploitation	**84 609**	81 255
Dépenses d'exploitation	**76 758**	70 559
Bénéfices d'exploitation	**7 851**	10 696
Amortissement	**7 699**	7 236
Profit sur vente d'immobilisation corporelles	**(107)**	(171)
Dépenses d'intérêts	**1 533**	1 654
Bénéfices (pertes) d'exploitation	**(1 274)**	1 977
Télécommunications		
Revenus de ventes (Note 8)	**33 740**	36 945
Dépenses d'exploitation	**35 612**	36 536
Bénéfices (pertes) d'exploitation	**(1 872)**	409
Amortissement	**5 152**	6 290
Perte sur la vente d'immobilisation corporelles	**43**	76
Pertes d'exploitation	**(7 067)**	(5 957)
Services d'autobus		
Revenus de ventes	**10 884**	10 212
Dépenses d'exploitation	**9 642**	9 268
Bénéfices d'exploitation	**1 242**	944
Amortissement	**641**	559
Perte sur la vente d'immobilisations corporelles	**2**	21
Bénéfices d'exploitation	**599**	364
Services maritimes (Moosonee)		
Revenus de ventes	**142**	129
Remboursement du gouvernement (Note 7)	**124**	73
Revenus d'exploitation	**266**	202
Dépenses d'exploitation	**215**	342
Bénéfices (pertes) d'exploitation	**51**	(140)

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Commission de transport Ontario Northland
Annexe consolidée des revenus et des dépenses d'exploitation
Annexe 2 (suite)
(en milliers de dollars)

Pour l'exercice terminé le 31 décembre	2004	2003
Propriétés à louer		
Revenus de ventes	**497**	567
Dépenses d'exploitation	**285**	332
Bénéfices d'exploitation	**212**	235
Amortissement	**49**	37
Profit sur la vente d'immobilisations corporelles	**(2)**	(298)
Bénéfices d'exploitation	**165**	496
Administration		
Revenus d'exploitation	**-**	-
Dépenses d'exploitation	**6 159**	6 607
Pertes d'exploitation	**(6 159)**	(6 607)
Amortissement	**388**	537
Dépenses d'intérêts	**655**	649
Pertes d'exploitation	**(7 202)**	(7 793)
Total d'exploitation		
Revenus de ventes	**110 111**	108 680
Remboursement du gouvernement (Note 7)	**19 885**	20 501
Total des revenus	**129 996**	129 181
Dépenses	**128 671**	123 644
Bénéfices d'exploitation	**1 325**	5 537
Amortissement	**13 929**	14 659
Dépenses d'intérêts	**2 188**	2 303
Profit sur la vente d'immobilisations corporelles	**(64)**	(372)
Pertes d'exploitation	**(14 728) $**	(11 053) $

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Commission de transport Ontario Northland
Sommaire des principales conventions comptables

Le 31 décembre 2004

Nature des activités

La Commission de transport Ontario Northland, une entreprise exploitée par le gouvernement de l'Ontario, offre une variété de services commerciaux et non commerciaux, y compris le transport ferroviaire de marchandises et de passagers, le service d'autobus, et des services de télécommunications, surtout dans le nord est du nord de l'Ontario.

Méthode de comptabilité

Les présents états financiers consolidés ont été préparés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Ils comprennent les comptes de la Commission et de ses filiales en propriété exclusive soit : Ontario Northland International Consulting Services Inc, O.N. Tel Inc., Star Transfer Limited, Air Dale Limited et Nipissing Central Railway Company.

Inventaire

À l'exception des voies usagées, tous les matériaux et fournitures sont évalués au coût moyen. Les voies usagées sont évaluées à la valeur comptable non amortie déterminée lors de la mise hors service.

Fonds d'autoassurance

L'actif du fonds d'autoassurance est présenté au coût d'acquisition.

Placements en immobilisations corporelles et amortissement

Les placements en immobilisations corporelles sont présentés au coût d'acquisition. L'amortissement est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire basée sur la durée d'utilisation prévue des éléments d'actif.

Les durées d'utilisation prévues dans le cas des principales catégories d'immobilisations corporelles sont les suivantes :

Voies – lignes principales et branches	20 à 50 ans
Locomotives à moteur diesel	25 ans
Wagons	33 ans
Bâtiments	50 ans
Matériel de télécommunications	15 ans
Véhicules	3 ans
Matériel informatique	5 ans
Autobus	12 ans

La province de l'Ontario rembourse la Commission pour certains frais de placements en immobilisations corporelles destinés à des activités désignées "non commerciales" par la province. La Commission comptabilise ces immobilisations corporelles au coût d'acquisition, en ajoutant un crédit compensatoire au placement net en immobilisations corporelles (province de l'Ontario). L'amortissement annuel de ces immobilisations est comptabilisé à titre de réduction du placement net en immobilisations corporelles. (voir page 4)

Avantages sociaux futurs

Régimes de retraite

La Commission maintient un régime de retraite à prestations déterminées pour ses employés. Le plan pourvoit des rentes de retraite basées sur les années de services ainsi que les revenus validables moyens et est généralement applicable débutant la première journée du mois suivant l'emploi. Le plan n'est pas indexé, cependant, il y a eu une variété d'augmentations ad hoc accordées aux pensionnés.

Selon ce régime, les obligations sont déterminées selon la méthode de répartition des prestations reflétant le montant estimatif des prestations futures pour les services rendus à ce jour. Les actifs du fonds de pension sont évalués à la valeur marchande courante. L'actif ou l'obligation au titre des prestations constituées, ainsi que les charges, sont déterminés annuellement par des actuaires indépendants, conformément aux normes actuarielles reconnues qui tiennent compte des meilleures estimations de la

direction. La date de la dernière évaluation actuarielle aux fins de capitalisation est le 1er janvier 2004. La prochaine évaluation actuarielle aux fins de capitalisation sera le 1er janvier 2007.

Autres régimes

La Commission offre à ses employés à la retraite des avantages sociaux non liés à la pension, tels que l'assurance vie de groupe, les soins de santé, l'assurance invalidité de longue durée par l'entremise de régimes à prestations déterminées. Les coûts associés à ces avantages sociaux futurs sont déterminés à l'aide d'une évaluation actuarielle, employant une méthode de répartition des prestations au prorata des services, et en fonction des hypothèses actuarielles. De plus, à titre d'employeur de catégorie 2 en vertu de la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail (CSPAAT), la Commission reconnaît les prestations de la CSPAAT en fonction de la comptabilité d'exercice en utilisant les calculs actuariels fournis par le CSPAAT pour les avantages en vigueur, les avantages non encore accordés et les coûts administratifs chargés.

Les charges liées et non liées aux régimes de retraite comprennent le coût des services courants, les intérêts, les ajustements provenant de modifications aux régimes et de changements d'hypothèses, ainsi que les écarts entre résultats et prévisions. Les écarts entre résultats et prévisions sont amortis selon la méthode linéaire en fonction de la durée moyenne des années de services prévues des employés couverts par le régime. Ces charges sont enregistrées dans l'exercice au cours duquel l'employé a rendu des services à la Commission (voir note 4).

Comptabilisation du revenu

Les revenus du transport sont généralement comptabilisés lorsque la cargaison arrive à destination. Le transport interréseau est jugé complété une fois la marchandise remise au transporteur correspondant. Les revenus produits d'un contrat sont comptabilisés selon la méthode de l'achèvement des travaux. Les revenus d'autres sources, y compris les remboursements du gouvernement, sont comptabilisés dès qu'ils sont gagnés. Les ajustements des recettes provenant de l'interurbain sont comptabilisés lorsque ces montants peuvent être déterminés de façon raisonnable. (voir note 8)

Impôts sur le revenu

À titre d'entreprise exploitée activement par la province de l'Ontario, la Commission et ses filiales en propriété exclusive sont exonérés de l'impôt sur le revenu. Par conséquent, ces états financiers ne présentent aucune provision pour impôts.

Conversion des devises

Les revenus et dépenses résultant des opérations conclues en monnaie étrangère sont convertis en dollars canadiens au taux de change en vigueur au moment de la transaction. Les gains ou pertes de change qui résultent de la conversion sont inclus dans la détermination du bénéfice net de l'exercice courant.

Utilisation d'estimations

La préparation d'états financiers selon les principes comptables généralement reconnus du Canada, exige que la direction effectue des estimations et avance des hypothèses pouvant affecter les montants d'actifs, de passifs, de revenus et de dépenses précisées pendant la période de déclaration. Les résultats réels pourraient donc différer des montants estimés par la direction.

Les espèces et quasi-espèces

Les espèces et quasi-espèces comprennent les fonds en caisse, les soldes en banque et dépôts à court terme dont l'échéance initiale est de moins de trois mois.

Commission de transport Ontario Northland
Sommaire des principales conventions comptables

Le 31 décembre 2004

1. Frais de développement

La Commission a encouru des frais de démarrage de 575 000 $ par rapport à un nouveau contrat de longue durée pour remettre à neuf des trains de banlieue signé par la Commission. Les frais de développement seront passés en charge selon la méthode d'amortissement linéaire sur la durée du contrat. Le montant des frais de développement passé à la dépense dans l'exercice courant était 0 $ (0$ en 2003).

2. Fonds d'autoassurance

La Commission adopte une politique d'autoassurance pour les dommages occasionnés par le déraillement du matériel roulant et pour les dommages causés à la cargaison. Les contributions annuelles versées à ce fonds d'autoassurance comprennent une prime de 100 000 $, payée par la Commission, en plus des revenus d'intérêts sur placements gagnés sur l'actif de ce fonds. Les actifs du fonds comprennent des placements dans des obligations du gouvernement fédéral et provincial au montant de 5 815 000 $ (5 593 000 $ en 2003) et 270 000 $ (200 000 $ en 2003) payable par la Commission. Les obligations mentionnées ci dessus comportent des taux d'intérêts annuels variant entre 5,0 % et 14,0 %. Les dates d'échéance de ces placements s'étendent du 15 juin 2006 au 2 juin 2009.

3. Marge de crédit d'exploitation

La Commission détient présentement une marge de crédit d'exploitation de 22 000 000 $ auprès de l'Office ontarien de financement (OOF), dont 22 000 000 $ est utilisé à la fin de 2004 (18 000 000 $ en 2003). La Commission dispose de plus d'une marge de crédit renouvelable de 5 000 000 $ auprès de l'OOF. De ce montant, 5 000 000 $ ont été utilisés à la fin de 2004 (5 000 000 $ en 2003). Ces deux marges de crédit portent intérêt au taux d'emprunt en vigueur dans la province de l'Ontario, plus 25 points de base en fonction de la date de chacune des avances.

4. Avantages sociaux futurs

La Commission agit en tant qu'administrateur de son régime de retraite contributif, lequel couvre tous les employés permanents. Les actifs du régime de retraite sont principalement constitués de titres négociables, d'immobiliers et d'obligations sociales et gouvernementales, lesquels sont placés par des investisseurs professionnels.

La répartition cible du régime de retraite en pourcentages et en actif moyen au 31 décembre 2004 et 2003, par catégorie d'actif est comme suit :

	Cible	**2004**	2003
Fonds d'investissement – domestique	20% - 36%	**33%**	34%
– étranger	8% - 16%	**13%**	13%
Titres de créances	40% - 60%	**51%**	50%
Immobiliers	0% - 15%	**2%**	2%
Court terme et autres	0% - 15%	**1%**	1%
Total		**100%**	100%

Le 31 décembre 2004

4. Avantages sociaux futurs (suite)

Selon le plan de restructuration social, un plan de retraite anticipée a été offert à approximativement 220 employés, dont 202 employés ont accepté l'offre. Cette prestation de cession d'emploi spéciale a entraîné une dépense de 47 601 000 $ en 2004.

a. Actifs au titre des prestations constituées pour régime de retraite

	2004	2003
Obligations au titre des prestations constituées	**440 571 000 $**	365 788 000 $
Juste valeur des actifs du régime	**455 911 000**	434 359 000
Surplus	**15 340 000 $**	68 571 000 $
Actifs au titre des prestations constituées début d'exercice	**128 618 000 $**	131 530 000 $
Dépenses	**(1 082 000)**	(3 060 000)
Dépenses du régime de retraite anticipée	**(47 601 000)**	-
Cotisations	**141 000**	148 000
Actifs au titre des prestations constituées en fin d'exercice	**80 076 000 $**	128 618 000 $

b. Obligation au titre des prestations constituées pour autres régimes

	2004	2003
Passif au titre des prestations constituées début d'exercice	**54 150 000**	53 720 000
Dépenses	**2 649 000**	1 996 000
Cotisations	**(1 538 000)**	(1 566 000)
Passif au titre des prestations constituées en fin d'exercice	**55 261 000 $**	54 150 000 $

Inclus dans l'obligation au titre des prestations constituées pour autres régimes sont des indemnités d'accident du travail se chiffrant à 11 094 000 $ (10 953 000 $ en 2003). Ce montant a été déterminé basé sur les calculs actuariels les plus récents fournis par la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail au 31 décembre 2003. L'évaluation au 31 décembre 2004 n'est pas attendue avant une date postérieure à la préparation des états financiers. C'est l'opinion de la direction que la balance au 31 décembre 2004 ne verra pas de changement significatif.

Le 31 décembre 2004

4. Avantages sociaux futurs (suite)

c. Composantes de la charge nette de retraite

	2004	2003
Coût des services rendus moins contributions des employés	**8 100 000 $**	7 240 000 $
Intérêts sur l'obligation au titre des prestations constituées	**22 821 000**	22 490 000
Rendement prévu des actifs du régime	**(31 760 000)**	(29 771 000)
Amortissement de l'obligation initial	**197 000**	197 000
Amortissement du coût des prestations au titre des services passés	**654 000**	653 000
Amortissement du gain actuariel net	**1 070 000**	2 251 000
Prestations de retraite anticipée (RRA)	**47 601 000**	-
	48 683 000 $	3 060 000 $

d. Composantes de la charge nette au titre des autres régimes

	2004	2003
Coût des services rendus	**508 000 $**	811 000 $
Intérêts sur l'obligation au titre des prestations constituées	**2 481 000**	1 185 000
Amortissement du gain actuariel net	**(340 000)**	-
	2 649 000 $	1 996 000 $

e. Moyenne pondérée des hypothèses

Taux d'actualisation - régime de retraite	**5,75**	6,25
Taux d'actualisation - autres régimes	**5,75**	6,50
Taux de rendement à long terme des actifs du régime	**7,50**	7,50
Taux de croissance hypothétique de la rémunération	**4,00**	4,00
Taux d'augmentation des frais médicaux	**4,50 % à 10,0 %**	4,5 % à 9,0 %

Le 31 décembre 2004

5. Dette à long terme

	2004	2003
a. Prêt de l'Office ontarien de financement, portant intérêts au taux annuel de 5,22 %, remboursable par versements mensuels de 30,000 $ en capital et intérêts à compter du 1er février 2005, pour une période de 15 ans.	**3 800 000 $**	- $
Prêt de l'Office ontarien de financement, portant intérêts au taux annuel de 5,64 %, remboursable par versements mensuels de 43,000 $ en capital et intérêts à compter du 1er mai 1998, pour une période de 10 ans.	**1 565 000**	1 980 000
Prêt de l'Office ontarien de financement, portant intérêts au taux annuel de 5,60 %, remboursable par versements mensuels de 156 000 $ en capital et intérêts à compter du 1er janvier 2000, pour une période de 15 ans.	**14 326 000**	15 370 000
Prêt de l'Office ontarien de financement, portant intérêts au taux annuel de 6,37 %, remboursable par versements mensuels de 109 000 $ en capital et intérêts à compter du 1er septembre 1999, pour une période de 15 ans.	**9 470 000**	10 161 000
Actif financé par le vendeur, ne portant aucun intérêt et remboursable sur 8 ans, conformément aux conditions du contrat d'achat à compter du 1er décembre 2000.	**690 000**	988 000
	29 851 000	28 499 000
Moins portion courante	**2 608 000**	2 276 000
	27 243 000 $	26 223 000 $

Les paiements exigibles au cours des cinq prochains exercices et par la suite s'élèvent à :

2005	2 608 000 $
2006	2 766 000
2007	2 919 000
2008	2 732 000
2009	2 532 000
Par la suite	16 294 000
	29 851 000 $

b. L'investissement par la province de l'Ontario comprend un prêt sans intérêt de 35 208 000 $, lequel ne comporte aucune période de remboursement spécifique dictée par la province de l'Ontario et qui a été reclassé, il y a trois ans, au placement de la province de l'Ontario. Cette approche a été entreprise afin d'être en accord avec la présentation du prêt dans les états financiers consolidés de la province de l'Ontario. Ayant admis la nature subventionnelle du prêt, la province a classé celui-ci à titre de placement de participation dans la Commission.

Le 31 décembre 2004

6. Revenus reportés

Inclus dans le poste des revenus reportés sont les montants significatifs suivants :

En 2004, la Commission s'est engagée dans un contrat de longue durée pour remettre à neuf des trains de banlieue. Selon les modalités du contrat, la Commission a reçu une avance de 2 267 000 $ du client pour rembourser des coûts du contrat. Un montant de 2 442 000 $ a été inclus dans les revenus reportés, dont 1 702 000$ qui se rapporte à des périodes après le 31 décembre 2005. Le revenu reporté va être reconnu selon la méthode de l'avancement des travaux. Au cours de 2004, un montant de 185 000 $ de cette avance a été constaté à titre de revenus.

La Commission est entrée dans un accord avec Hydro One pour l'utilisation des câbles de fibre optique, qui expire en mars 2022. La valeur totale de l'accord est de 1 380 000 $. Un montant de 1 259 789 $ a été inclus dans les revenus reportés, dont 1 190 769 $ qui se rapporte à des périodes après le 31 décembre 2005. Le revenu reporté va être reconnu selon la méthode linéaire basée sur la durée de l'accord. Au cours de 2004, un montant de 69 030 $ a été constaté à titre de revenus.

7. Remboursement du gouvernement

Conformément au protocole d'entente entre la Commission et le Ministère du Développement du Nord et des Mines, certaines opérations de la Commission ont été désignées non commerciales. La Commission et le Ministère ont conclu des ententes annuelles qui fixent le montant de la contribution que la Province de l'Ontario fournira à chaque exercice. À compter de 2002 le gouvernement provincial a commencé à dédommager entièrement pour les pertes encourues au sein du service de trains de passagers.

En vertu de l'article 270 de la Loi sur les chemins de fer, une partie de la perte d'exploitation du service de trains de passagers entre North Bay et Toronto durant les jours de la semaine est remboursée par l'Office national des transports du Canada. Le gouvernement fédéral a révoqué la Loi sur les chemins de fer en 1996 et l'a remplacée par la Loi canadienne du transport. Un remboursement annuel de 2 500 000 $ a été reçu jusqu'à l'expiration de l'entente le 30 juin 2004. Les négociations entre la Commission et Transport Canada ont entraîné un remboursement de 1 875 000 $ entre le 1er juillet 2004 et le 31 mars 2005. Les négociations continues tôt en 2005 dans le but de rétablir l'entente à des termes semblables à ceux en place au 30 juin 2004.

Les détails du remboursement du gouvernement sont les suivants :

	2004	2003
De la province de l'Ontario :		
Chemin de fer - Services aux passagers et succursale de Moosonee	**17 261 000 $**	17 928 000 $
Services maritimes (Moosonee)	**124 000**	73 000
	17 385 000	18 001 000
De Transport Canada :		
Opérations de l'exercice en cours	**2 500 000**	2 500 000
	19 885 000 $	20 501 000 $

La Commission compte sur ces remboursements pour poursuivre ses opérations non commerciales.

8. Revenus de télécommunications

La division des télécommunications de la Commission a conclu une convention de trafic avec Bell Canada permettant des échanges de service entre ces deux entreprises et un règlement quant au trafic interurbain circulant sur les réseaux de ces deux entreprises. Les tarifs d'accès chargés par les

exploitants de centraux urbains étaient basés sur une décision finale rendue par le CRTC en mars 2005. Les tarifs ne sont pas assujettis à des ajustements rétroactifs. Conformément aux conventions comptables de la Commission, tout ajustement des recettes ou des coûts, positif ou négatif, doit être comptabilisé durant l'exercice pendant laquelle ils sont connus et estimables.

9. Revenus du transport de passagers

Conformément à la Loi sur le secteur du voyage, pour 2004, les ventes aux détails brutes étaient de 572 000 $ et les ventes en gros brutes étaient de 216 000 $.

10. Dépréciation des immobilisations corporelles

La Commission a déprécié un navire avec un coût de 625 000 $ et un amortissement cumulé de 138 000 $. Cette dépréciation fut calculée basée sur une analyse par la direction de la valeur actualisée des flux de trésorerie futurs pour la location du navire. La valeur comptable ajustée fut déterminée à être 0 $, entraînant une dépréciation de 487 000 $.

11. Modification de convention comptable

Durant 2004, la Commission a modifié sa convention comptable pour la comptabilisation de la paie de vacances. La paie de vacance courue est maintenant comptabilisée lorsqu'elle est gagnée par les employés plutôt que lorsqu'elle est payée aux employés. Cette convention comptable a été appliquée rétroactivement et les chiffres comparatifs pour 2003 ont été redressés comme suit: les créditeurs et frais courus ont augmenté de 4 277 000 $ et les bénéfices non répartis au début de l'exercice ont diminués de 4 277 000 $. Aucune dépense additionnelle n'a été enregistrée pour 2003 puisque le passif n'avait pas changé de façon significative depuis 2002.

12. Éventualités et engagements

Certaines demandes en dommages et intérêts ont été déposées contre la Commission. Quoi qu'il en soit, ces dommages ne peuvent être estimés présentement. La Commission est de plus d'avis que ces réclamations pourraient être sans fondement ou qu'elles pourraient être couvertes au titre d'une assurance quelconque, une fois la franchise de 2 000 000 $ appliquée. En cas de pertes, le montant serrait imputé aux opérations une fois celui-ci établi.

En 1998, une réclamation de 3 000 000 $ a été présentée à l'Agence nationale de transport en vue du remboursement partiel de la réduction de la valeur de l'actif en matériel ferroviaire voyageurs. La probabilité de réussite de cette réclamation demeure indéterminable et par conséquent, n'est pas comptabilisée dans ces états financiers.

La Commission a signé des contrats de location exploitation reliés principalement aux véhicules de transport ferroviaire, au matériel informatique, au matériel roulant et autres. La direction est d'avis que, dans l'ensemble, les frais annuels qui découlent de ces contrats de location exploitation n'affectent pas la Commission de façon significative.

La Commission est également liée par certaines ententes de sécurité d'emploi pour un nombre important de ses employés syndiqués.

13. Instruments financiers

Les instruments financiers de la Commission sont composés d'encaisse et de fonds en banque, de placements à terme du fonds d'autoassurance, des comptes débiteurs, découvert en banque, marge de crédit d'exploitation, des comptes créditeurs et des dettes à long terme. À moins d'avis contraire, la direction est d'avis que ces instruments financiers n'exposent nullement la Commission à des risques considérables sur le plan des taux d'intérêts, de change ou de crédit.

Le 31 décembre 2004

14. Transactions entre apparentés

Au cours de l'exercice, la Commission a facturé le fonds de retraite contributif de la Commission la somme de 240 000 $ (189 000 $ en 2003) en frais de soutien financier et administratif.

15. Dépendance économique

Au cours de l'exercice, 42 % des recettes de la division des Services ferroviaires (45 % en 2003) provenaient de trois clients majeurs.

16. Évènement postérieur à la date du bilan

Le 31 mars 2005, après la fin de l'exercice, un montant de 20 277 000 $ de la marge de crédit d'exploitation fut reclassé au placement de la province de l'Ontario. La marge de crédit d'exploitation avec l'Office ontarien de financement a été rétablie à 8 000 000$ et la marge de crédit renouvelable de 5 000 000 $ demeurait en place.

Sujet à un amendement à la Loi sur la Commission de transport Ontario Northland, la Commission a changée sa fin d'exercice au 31 mars. Les prochains états financiers vont couvrir une période de quinze mois se terminant le 31 mars 2006.

17. Chiffres comparatifs

La présentation de certains postes de l'exercice précédent a été modifiée en fonction de celle de l'exercice courant.

18. État du Programme d'amélioration du service

Au printemps de l'an 2000, le Ministre du Développement du Nord et des Mines a enjoint la Commission d'examiner l'ensemble des services qu'elle offrait en vue de mettre au point une stratégie d'amélioration du service et ce, avant la fin de l'automne de la même année.

Le 13 décembre 2000, le Ministre du Développement du Nord et des Mines acceptait les recommandations de la Commission, enjoignant celle ci d'entamer au dessaisissement, à la réorganisation ou à la substitution de certaines opérations et à la mise en valeur ou à l'amélioration des opérations restantes.

Au cours de l'exercice 2002, la Commission a poursuivi certaines démarches visant à mettre en pratique quelques unes des recommandations du Programme d'amélioration du service. Parmi ces démarches, on compte le désinvestissement dans la Owen Sound Transportation Company Limited (OSTC), ainsi que la réception et l'évaluation de propositions pour les divisions des Services ferroviaires et des Télécommunications. Au début de 2003, la Commission a présenté ses recommandations au gouvernement de l'Ontario, ainsi qu'au Ministre du Développement du Nord et des Mines, aux fins d'approbation, moyennant certaines conditions. En juin 2003, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada a retiré son offre d'achat des éléments d'actif des services ferroviaires et en juillet 2003, la Commission a reçu l'ordre d'entamer des négociations exclusives avec TELUS en vue de créer une alliance stratégique avec O.N.Tel Inc.

En se conformant aux recommandations présentées dans le Programme d'amélioration du service, la Commission a encouru des frais de 0 $ (878 000 $ en 2003) durant l'exercice. Le montant cumulatif dépensé depuis le commencement du Programme d'amélioration du service au cours de l'exercice 2000 est de 7 665 000 $. À la fin de l'exercice 2003, la Commission a déposé une demande de remboursement de ces frais auprès du Ministère du Développement du Nord et des Mines, conformément aux intentions précédemment divulguées de cette dernière. Au printemps 2004, la Commission a reçu un remboursement de 4 900 000 $ du ministère. Le montant avait été couru en 2003. La Commission est de l'opinion que le Programme d'amélioration du service est terminé et qu'aucun coût additionnel ne sera encouru.

2004